
LOT
ORGAN
OFICJALNY
LOPP
i ARP
№ 4.
LUTY
1931 R.
CENA ZŁ. 1.
POLSKI

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK IX

Redaktor: **Jerzy Witkowski.**

Założyciel pisma: January Grzędziński

Prenumerata: w kraju: Rocznie 18 zł. —, półrocznie 9 zł. —, kwartalnie 4.50 zł.; Nr pojed. 1 zł.
Abonnement: zagranicą: „ 18 fr. szw. „ 9 fr. szw. „ „ 4.50 fr. szw. „ 1 fr.

Zmiana adresu — 0,50 gr.

Ogłoszenia: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł., 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł. 1/16 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł.; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: **Warszawa, Długa 50, II piętro.** Telefon: red. i adm. 311-48.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

Redaktor przyjmuje codziennie od 11½ do 12½.

Reprezentacje:

W KRAJU: Włocławek: L. Makowski. Centralne Biuro Dzienników i Ogłoszeń, ul. Kościuszki 1, tel. 195 **Katowice:** „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Kościuszki 33.

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65bis. — **Niemcy:** p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — **Włochy:** Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY L.O.P.P. POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZ.

ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH pozostały z połączenia **MŁODEGO LOTNIKA I PILOTA**

Redaktor: **Jerzy Osiński**

Wydawnictwa rok ósmy (drugi po zmianie tytułu).

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 95-11.

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojed. 1 zł.** Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str.—300 zł., 1/2 str.—180 zł., 1/4 str. — 100 zł., 1/8 str.—70 zł.

Wydanie wykwintne, bogato ilustrowane. — 32-40 stron treści. — Wszechstronna i obszerna kronika krajowa. — Biuletyny wszystkich klubów lotniczych.

KSIĄŻKI

I INNE WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY LOTNICTWA I OBRONY PRZECIWGAZOWEJ ZASŁUGUJĄCE NA SPECJALNE POLECENIE

		Zł.
1.	Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo tys. setny. Wł. Baliński	—.10
2.	Obrona przeciwchemiczna miast — kpt. Z. Bartel	3.—
3.	Budowa modeli latających, wyd. III — W. Kościanowski i B. Grzeszczak	2 30
4.	Obrona przeciwgazowa — por. Z. Marynowski	5.50
5	Podstawy lotnictwa (w oprawie płóciennej) — Dr. Mises	10.50
6.	Podstawy lotnictwa (w oprawie skoroszytowej)—Dr. Mises	8.50
7.	Teorja i budowa samolotów, 3 tomy — prof. G. Mokrzycki	15.—
8.	Silniki lotnicze 1930—inż. Olszewski i inż. Junosza-Stępowski	4.—
9.	Chemja na usługach ochrony roślin — dr. K. Strawiński	6.—
10.	Lotnictwo 1930 r. — Fr. Schneider	5.—
11.	Samoobrona kraju — ppłk. Z. Wojnicz-Sianożęcki	3.—
12	Wojna chemiczna na lądzie i morzu (w opr. płóc.)—Vedder i Walton	18.—
13.	Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. II — por. M. Ziembiński	3.—
14.	Repetitorjum z gazoznawstwa, wyd. III — por. M. Ziembiński	3.—

Działalność oszczędnościowa P. K. O. w r. 1930.

Jednym z podstawowych kierunków działalności P. K. O. — jest działalność oszczędnościowa. Akcja oszczędnościowa P. K. O. ma za zadanie z jednej strony popularyzację idei oszczędności wśród szerokich warstw naszego społeczeństwa, z drugiej zaś strony akumulację kapitałów oszczędnościowych, oraz udostępnienie najdogodniejszych i możliwie wszechstronnych sposobów oszczędzania. W wykonaniu tych zagadnień prowadzi Instytucja stałą i systematyczną propagandę oraz rozbudowuje i udoskonala swój techniczny aparat zbiorowy w postaci Kas Centrali, Oddziałów, ekspozytur i urzędów pocztowych.

Rok 1930 przynosi instytucji w tym kierunku dalszy ogromny sukces, który znajduje wyraz w ogromnym wzroście kapitałów oszczędnościowych oraz liczby oszczędzających. Wyniki cyfrowe działalności oszczędnościowej P. K. O. w roku 1930 przedstawiają się następująco: kapitał oszczędnościowy wzrósł w tym okresie o kwotę 79,4 milj. zł., gdy w roku ubiegłym (1929) odpowiedni czysty procent kapitału wynosił tylko 45,2 milj. zł. Ogólny stan kapitałów oszczędnościowych P. K. O., łącznie z wkładami, pochodzącemi z waloryzacji, wynosił w dn. 31.XII 1930 r. kwotę 253,7 milj. Z kwoty tej przypadało:

na wkłady oszczędnościowe zwycz.	207,4 milj. zł.
na wkłady oszczęd. w złot. w złocie	5,5 „ „
na wkłady oszczędn. premjowane	7,0 „ „
na wkłady oszczędn. zwaloryzowane	33,8 „ „
Razem	253,7 milj. zł.

Jeśli chodzi o ilościowy wzrost działu oszczędnościowego P. K. O., to był on również znacznie silniejszy w r. 1930 niż w latach ubiegłych. W ciągu roku sprawozdawczego pozyskała P. K. O. 220.977 nowych uczestników obrotu oszczędnościowego. Czysty przyrost liczby oszczędzających w P. K. O. w r. 1930, po uwzględnieniu książeczek zlikwidowanych, wynosił w roku sprawozdawczym 169.507. Ogólny stan czynnych książeczek oszczędnościowych P. K. O. wynosił w dniu 31.XII 1930 r. — 563,127, zaś łącznie z książeczkami, pochodzącemi z waloryzacji — 605,547 książeczek. Z liczby tej przypadało na:

książeczki oszczędnościowe zwyczajne	503.799.—
książeczki oszczędnościowe premjowane	57.655.—
książeczki oszczędnościowe w złotych w złocie (kraj. i emigrac.)	1.673.—
książeczki oszczędnościowe, pochodzące z waloryzacji	42.420.—
Razem	605.547.—

Jeśli chodzi o udział poszczególnych warstw i grup społecznych w obrocie oszczędnościowym P. K. O., to najliczniejszą grupę oszczędzających w P. K. O. stanowił świat pracowniczy. Tak więc, biorąc pod uwagę urzędników, wojskowych, pracowników biurowych i handlowych — grupa ta liczyła w dniu 31.XII 1930 r. — 161.648, czyli 28,7% ogólnej liczby oszczędzających w P. K. O.

Drugą z kolei, bardzo liczną grupę oszczędzających w P. K. O. stanowiła młodzież szkolna i dzieci. Posiadała ona 144,540 książeczek, czyli 25,6% ogólnej liczby. Pod względem kwotowym, a więc sumy wkładów, grupa ta oczywiście stoi na jednym z dalszych miejsc. Trzecią wreszcie, stosunkowo bardzo liczną grupę oszczędzających, stanowili robotnicy i rzemieślnicy, którzy posiadali w P. K. O. 93.268 książeczek oszczędnościowych, czyli 16,5% ogólnej ich liczby. Cyfry te świadczą, iż działalność oszczędnościowa P. K. O. dotarła do najszerszych warstw naszego społeczeństwa. Jeśli ponadto zważymy, iż przeciętny stan jednej książeczki oszczędnościowej wynosił w końcu 1930 r. — 390 zł., to widzimy, iż kapitały, nagromadzone w P. K. O. mają charakter ściśle oszczędnościowy. Rozwój działu oszczędnościowego P. K. O. w okresie kilku lat ostatnich przedstawia się następująco:

		wkłady w milj. zł.	liczba oszczędzających
R.	1926	24,6	113.201
„	1927	67,6	179.643
„	1928	122,3	298.343
„	1929	172,9	434.305
„	1930	253,7	605.547

Z cyfr powyższych widzimy, iż w okresie lat 1926—30 kapitał oszczędnościowy P. K. O. wzrósł przeszło dziesięciokrotnie, zaś liczba oszczędzających w P. K. O. — sześciokrotnie. Gdy zaledwie 3 lata temu 1 książeczka oszczędnościowa P. K. O. przypadała u nas na 170 mieszkańców, to z końcem r. 1930 książeczkę oszczędnościową P. K. O. posiadał już co 50-ty mieszkaniec.

Cyfra 605 tysięcy oszczędzających i 254 miljonów kapitału jest już jak na nasze stosunki cyfrą imponującą i dowodzi ona, iż P. K. O. stała się instytucją, ogniskującą przeważną część ruchu oszczędnościowego w Polsce.

T. Dziekoński.

LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK IX. — Nr. 4 (91). DWUTYGODNIK. LUTY 1931.





O Ministerstwo Lotnictwa.

Uważając, iż utworzenie Ministerstwa Lotnictwa (podsekretarjatu stanu) jest kwestją pierwszorzędnej wagi, z której realizacją nie wolno nam zwlekać w dalszym ciagu, Redakcja „Lotu Polskiego" pragnie zaznajomić swych Czytelników z istotą tego zagadnienia.

Już ankieta „Lotu Polskiego" przeprowadzona w r. 1926 wykazała, że powołanie do życia Min. Lotnictwa jest koniecznością. Od tego czasu olbrzymie postępy techniki i wiedzy lotniczej, wielkie zdobycze na tem polu, rajdy, przeloty nad Oceanami etc. etc. sprawę reorganizacji naszych władz lotniczych zaktualizowały jeszcze bardziej.

Pragnąc przyczynić się do spopularyzowania tej idei nietylko wśród naszych Czytelników lecz i najszerszych warstw społeczeństwa, zamieszczamy poniżej „Chwilkę Lotniczą" wygłoszoną przez inż. Z. Arnda, członka Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz sekretarza Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych, omawiającą w wyczerpujący sposób potrzebę utworzenia Ministerstwa Lotnictwa.

Od niejakiego czasu czytujemy w prasie liczne artykuły, omawiające ewentualność utworzenia w Polsce Ministerstwa Powietrza lub Lotnictwa. Artykuły te czerpią swe pobudki z przekonania, że po Anglji, Włoszech i Francji, a ostatnio również i Grecji, nadszedł już wielki czas na postawienie tego zagadnienia również i w Polsce. Temat to niewątpliwie aktualny i interesujący i dlatego mam nadzieję, że poruszając go dzisiaj, nie znudzę zbytnio radjosłuchaczy, z których większość z pewnością należy do L. O. P. P., a zatem do środowiska, dla którego przyszłość naszego lotnictwa jest sprawą nietylko codziennej pracy społecznej, ale również sprawą serca.

Oczywiście w granicach 15-minutowej pogadanki niepodobna wyczerpać tak poważnego zagadnienia. Z konieczności więc wyrzec się muszę poruszenia tu szeregu momentów ściśle rzeczowych, ograniczając się jedynie do momentów dynamicznych, które jak i gdzie indziej, tak i u nas wywierają swój wpływ na rozwój wszelkich spraw.

Lotnictwo nasze na przestrzeni 12 lat swego istnienia rozwija się w warunkach bardzo trudnych. Okres początkowy, w którym oprócz, że tak powiem, krwi i kości czysto polskich, wszystko inne w lotnictwie było obce, szczęśliwie przeszedł do historji. Następny okres, to okres narastania polskiej techniki lotniczej, wyrażający się w stale rosnącej liczbie polskich inżynierów lotniczych, w powstawaniu polskich wytwórni lotniczych i w owocach ich pracy. W tym twórczym ruchu lotniczym wzięły również udział szerokie warstwy społeczeństwa, które wyłoniło z siebie ówczesną Ligę Obrony Powietrznej Państwa, a obecną Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Okres ten jest wyrazem nietylko zapału społecznego dla lotnictwa, ale również planowych dążeń państwowych władz lotniczych, które w miarę swoich szczupłych środków organizacyjnych i finansowych starały się wznieść nasze lotnictwo na możliwie najwyższy poziom. Okres ten trwa do dzisiaj i może się poszczycić pierwszorzędnymi wynikami, przedewszystkiem w zakresie uniezależnienia naszego lotnictwa od importu zagranicznego, a następnie w zakresie organizacji lotnictwa wojskowego, cywilnego i wreszcie w budowie t. zw. przyziemia, czyli systemu lotnisk i lądowisk na całym obszarze Rzeczypospolitej.

Nie sprowadzamy już samolotów ani motorów z zagranicy, budujemy je niemal całkowicie w kraju, budujemy je nawet w/g własnych polskich projektów. Te nasze polskie samoloty skutecznie walczą na konkursach międzynarodowych, zyskując nietylko chlubne, ale nawet pierwsze miejsca, potrafią one wybijać się na czoło wśród tak wielkich pokazów międzynarodowych jak Paryski Salon Lotniczy. Pozatem duży szereg miast większych i mniejszych może być odwiedzany przez samoloty lądujące na miejscowych lotniskach. Mamy więc naprawdę powody do pewnej dumy, że tak małemi środkami jakie były i są w naszem rozporządzeniu, osiągnęliśmy już taki poziom techniczny, który nietylko nas samych cieszy, ale który zwrócił też uwagę na siebie fachowych kół zagranicy.

Tak, wszystko dotąd jak najlepiej, ale doszliśmy właśnie do momentu, w którym zachodzi obawa, jeżeli nie przeświadczenie, że ten chlubny okres twórczy ma się ku końcowi. Dlaczego? Dlatego, że pierwsze nasze dążenia do stworzenia broni powietrznej, wyprodukowania jej w kraju i zorganizowania w proporcji do rozmiarów armji, są już niemal osiągnięte. Dalsza praca w ramach dzisiejszego budżetu lotniczego i dzisiejszych form organizacyjnych, co może nam dać jeszcze? Już tylko utrzymanie się na obecnym poziomie organizacyjnym, urozmaicone od czasu do czasu nowym udatnym proto-

typem polskiego samolotu lub silnika. I żadne wysiłki, których nasze Władze lotnicze nigdy nie skąpią, nie będą w stanie w tych warunkach nadać rozwojowi naszego lotnictwa właściwego kierunku i należytego tempa. Pierwszy punkt polskiego programu lotniczego, punkt, że tak powiem, instynktowny, jest już w znacznym stopniu osiągnięty. Co dalej? Państwowy budżet lotniczy od szeregu lat trzymając się na jednym mniej więcej poziomie, poziomie nad wyraz skromnym, nie zdradza przejawów rozwojowych. Środki pieniężne na twórczą pracę przemysłową są tak skromne, że w stosunku do nich nawet małe rozmiary naszego przemysłu lotniczego wydają się być nieproporcjonalnie wielkie, pomimo, że mamy zaledwie 4 fabryki płatowców, a raczej 3, bo jedna z nich jest w stanie likwidacji. Rozmiary organizacji naszych sił powietrznych zdają się też nie zdradzać tendencji zbliżania się do rozmiarów takiejże organizacji państw w lotnictwie przodujących. Czyżbyśmy więc istotnie byli już w lotnictwie bliscy kresu naszych możliwości rozwojowych? Czy może są to smutne konsekwencje kryzysu gospodarczego? Czy może wogóle rozmiary budżetu państwowego są zbyt małe, by można było w nim pomieścić dostateczne kwoty dla rozbudowy naszego lotnictwa do rozmiarów godnych 32-miljonowego mocarstwa, do rozmiarów choć w części zabezpieczających nas przed ewentualnym atakiem powietrznym poprzez tysiące kilometrów otwartych naszych granic? Nie, to nie to. Możliwości, a raczej konieczności rozwojowe naszego lotnictwa są wielkie i znane, mamy bowiem żywy tego przykład na Anglji, Francji i przedewszystkiem Italji. Kryzys gospodarczy, to okres przejściowy, który nie może mieć wpływu rozstrzygającego na rozmiary środków obrony Państwa. I rozmiary budżetu państwowego nie są tu hamulcem, bowiem mamy przykłady, że jeżeli Państwo staje wobec konieczności znalezienia środków na rzeczy wielkiej wagi, to środki te znajduje. Przykład: Gdynia. Pierwsze poczynania przy budowie tego portu narodowego charakteryzowały sumy, rozkładające tę budowę na lat dziesiątki. Energja jednego człowieka, przejętego ważnością sprawy, ożywionego umiłowaniem jej i przytem wyposażonego w pełnię niezbędnej władzy, ministra Kwiatkowskiego, sprawiła, że realizacja Gdyni stała się dziełem kilku zaledwie lat. Bez tej pełni władzy, twórcza aktywność tego człowieka nie osiągnęłaby takich rezultatów, podobnie jak dążenia kierowników naszego lotnictwa, nie korzystających z pełni władzy, rozbijać się muszą o płynące stąd przeciwności. Z efektem ukazania się światu Gdyni, równać się dziś może chyba tylko efekt bezprzykładnego spotężnienia lotnictwa włoskiego. Ostatni przelot całej eskadry włoskiej przez Atlantyk Południowy jest najnowszym imponującym tego dowodem.

Lotnictwo włoskie w okresie między zakończeniem wojny, a objęciem władzy przez faszyzm, przeżywało okres zastoju i bezplanowości. Idea, doktryna pierwszego szefa lotnictwa gen. Douhet wsparta duchem i wolą Mussoliniego jako Ministra Lotnictwa, a kontynuowana przez dzisiejszego Ministra Lotnictwa gen. Balbo, potrafiła zrodzić u Włochów bezprzykładny entuzjazm dla lotnictwa, potrafiła w ciągu siedmiu lat zwiększyć budżet lotnictwa 14-krotnie. Wynosi on obecnie Zł. 330 miljonów, a w początkach rządów faszystowskich był na poziomie ówczesnego naszego budżetu lotniczego (czyli stanowił mniej więcej połowę dzisiejszego naszego budżetu). Geneza tego wysiłku, tego efektu, ta sama co geneza Gdyni. Idea zamknięta w człowieku, roporządzającym niezbędnym zakresem władzy.

A jakaż była idea? Gen. Douhet sformułował znaczenie i rolę lotnictwa w przyszłej wojnie mniej więcej tak:

Minęły te czasy, kiedy podczas wojny front, jako teren walki, uważany był za niebezpieczny, a tyły — wielki obszar państwa za bezpieczny, bezpośrednio na atak nieprzyjaciela nie wystawiony.

Po pierwszym, ale bardzo krótkim okresie wojny ruchomej, walczące armje zakopią się w ziemię na małej od siebie odległości i pozostaną w bezruchu obronnym, tworząc linję frontu bronioną, a zatem stosunkowo bezpieczną. Natomiast całe wnętrze kraju, do niedawna tak bezpieczne stanowić będzie jedno wielkie i niemal bezbronne wybrzeże oceanu powietrznego, dostępne w każdem miejscu dla nieprzyjacielskich eskadr powietrznych. Już podczas ubiegłej wielkiej wojny mieliśmy okazję poznać ataki lotnicze na stolice i inne punkty poza frontem, ale była to jedynie niewinna zabawka, śmieszna wobec tego, co nam szykuje najbliższa, a jednocześnie oby jak najdalsza wojna. Eskadry powietrzne będą w możności w ciągu niewielu minut takie miasto jak Warszawa obrócić w perzynę, a mieszkańców wytruć gazami. Ta sama dola czeka wszystkie najważniejsze punkty strategiczne, węzły kolejowe, ośrodki mobilizacyjne, siedziby Rządów i sztabów i t. p. Dopiero po dokonaniu przez armję powietrzną tego zniszczenia na terenie bezbronnym, po obezwładnieniu dowództwa t. j. mózgu obrony, po odcięciu frontu od wszystkich zaopatrujących go dróg i środków, armja lądowa w łatwym ataku złamie zdemoralizowanego przeciwnika i bez trudności wtargnie w głąb kraju. Przed atakiem nieprzyjacielskiej armji powietrznej, tak strasznym w skutkach, nie ochroni nas ani piechota, ani konnica, ani nawet artylerja — ochronić nas może tylko własna armja powietrzna, ona jedynie będzie w możności nie dopuścić eskadr nieprzyjacielskich do wnętrzna kraju, do wszystkich węzłów mózgowych i duchowych obrony. Składać się ona będzie nietylko z tych niewielkich samolotów, które często widzimy na naszem niebie, ale posiadać będzie wielkie jednostki bojowe, prawdziwe fortece latające, które musimy stworzyć.

Takie ujęcie sprawy realizmem swoim poruszyło serca i mózgi włoskie, wyprowadziło Italję w ciągu kilku lat do pierwszego szeregu największych potęg powietrznych w świecie. A wszystkie te potęgi powietrzne: Anglja, Francja, Italja, Rosja, a w ukryciu i Niemcy, ożywione są tą samą doktryną, która podniosła znaczenie lotnictwa z poziomu broni, jak piechota, kawalerja, artylerja, do poziomu armji, a formy jego organizacji państwowej z poziomu wydziałów i departamentów przy różnych ministerstwach, do poziomu resortu t. j. samodzielnego ministerstwa. Poszły tą drogą: Anglja, Włochy, Francja i niedawno Grecja. No tak, ale przecież ani w Rosji, ani w Niemczech, u tych najgroźniejszych naszych sąsiadów niema ministerstw powietrza. Tak jest, niema ich nominalnie: w Niemczech dlatego, że Traktat wersalski zabrania im posiadania lotnictwa wojskowego, a w Rosji z powodu zupełnie odmiennej struktury organizacyjnej państwa. Jednakże i tu i tam kierownictwo spoczywa w jednym ręku: w Niemczech — Minister Komunikacji, w Rosji — Szef Floty Powietrznej. Mają oni pełnię władzy w dziedzinie polityki lotniczej swych krajów. Pozatem państwowy budżet lotnictwa niemieckiego wynosi mniej więcej 100 miljonów Zł., a subwencje państw związkowych, miast, instytucyj i t. p. prawie drugie tyle, czyli łącznie około 200 miljonów Zł. Rosyjskie środki pieniężne na lotnictwo określają na 300 milj. Zł. Czyli możemy sobie powiedzieć w przybliżeniu, że potencjał lotnictwa dwu głównych naszych sąsiadów to 500 miljonów Zł. A co my przeciwstawiamy temu? Około 10% tej sumy! Co mogłoby nas w tej smutnej świadomości pocieszyć? Może to, że aljant nasz: Francja, poświęca rocznie na swoje lotnictwo około 800 miljonów Zł. Jednakże najlepszą pociechą byłaby dla nas pewność, że nasze własne środki pieniężne na lotnictwo narodowe zaczną wreszcie wzrastać, że i nasza organizacja lotnictwa, podąży temi drogami co włoska. Społeczeństwo musi tego żądać, musi za tem śledzić. Cóż powiedzielibyśmy o żołnierzu, który idąc do walki w pełnej zbroi, zapomniał hełmu stalowego? A przecież armja lądowa na froncie to tylko zbroja kończyn, zbroja tułowia Rzeczypospolitej. Głowa Państwa, mózg obrony, tkwią w głębi kraju bezbronne, obnażone, narażone na zniszczenie z nieba. Tylko armja powietrzna będzie tym hełmem stalowym na głowie Rzeczypospolitej. Świadomość tego, musi być wpojona w społeczeństwo ze strony autorytatywnej. Niedokona tego ani najlepszy naczelnik wydziału, ani najdzielniejszy szef departamentu w jakiemkolwiek ministerstwie, bo hierarchicznie stoją zbyt nisko i niedostateczną rozporządzają władzą, dzięki czemu w działaniach swych są zbyt skrępowani. Nie dokonają tego również czy to minister spraw wojskowych, czy też komunikacji, bo ich zainteresowania sprawami lotnictwa w budżecie M. S. Wojsk. — to zaledwie kilka % tego budżetu, a w budżecie komunikacji to nawet ułamek jednego procentu. Ministrowie tych resortów mają dość ciężkich zadań związanych z wykonaniem olbrzymiej reszty ich budżetów, byśmy mogli od nich wymagć 100%-owego oddania się sprawom lotnictwa. A tylko takie 100%-owe poświęcenie się rozwojowi lotnictwa, przez człowieka rozporządzającego odpowiednim autorytetem moralnym i fachowym i wyposażonego w szeroki zakres władzy, może w rezultacie dać nam program stworzenia naszej potęgi powietrznej i program ten wcielić w życie. Człowiekiem takim może być tylko minister powietrza. Czekamy na niego, pragniemy ujrzeć go jak najprędzej pośród nas, by mu zapewnić pełne poparcie i całą współpracę, do jakiej koła lotnicze, fachowe i społeczne są tylko zdolne.

Jeden tylko warunek: nie rozpoczynajmy od budowy reprezentacyjnego gmachu ministerstwa, nie rozpoczynajmy od tworzenia wielkich etatów ministerjalnych. Słowem nie traćmy pieniędzy na rzeczy nieistotne. Obecne pomieszczenia Władz lotniczych wystarczą, a etaty w ogólnym zarysie również. Zdobądźmy tylko ducha przewodniego i dajmy mu odpowiedni zakres władzy, a wówczas i budżet obecny na pierwszy rok wystarczy.

Z. R.

I Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze w Lublinie.

Myśl zorganizowania pierwszych w Polsce zimowych zawodów lotniczych powstała na ostatnim Zjeździe przedstawicieli Klubów afiljowanych do A. R. P. w czasie wyprawy szybowcowej w Bezmichowej. Wówczas to przedstawiciele polskiego lotnictwa sportowego uznali konieczność zmierzenia swych sił w całkowicie odmiennych warunkach od praktykowanych dotychczas, przyczem podnoszono, że zawody zimowe będą niejako sprawdzianem dla pilotów i maszyn, dadzą im szereg nowych nieznanych dotąd doświadczeń i wskazówek.

Inicjatywa ta została podjęta wówczas przez Lubelski Klub Lotniczy, przyczem jego delegaci wystąpili z projektem, aby zawodom zimowym nadać charakter regjonalny przez powierzenie zorganizowania ich sąsiadującym ze sobą terenowo Klubom w Lublinie i Białej Podlaskiej, przyczem impreza będzie odbywać się stale z roku na rok, organizowana przez wymienione wyżej Kluby naprzemian.

Lubelski Klub Lotniczy niezwłocznie po tem przystąpił do pierwszych kroków organizacyjnych, ustalając regulamin zawodów, a następnie zatwierdzając go w A. R. P. Jako termin zawodów wyznaczono dnie 31 stycznia i 1 lutego r. b. Regulamin w ogólnych zarysach przewidywał następujące wyczyny: lot na trasie oraz lot na wysokość, przyczem jako charakterystyczną jego cechę podkreślić należy to, iż w ogólnej klasyfikacji brano pod uwagę ilość lat pilotażu biorącego udział w zawodach pilota, ustalając współczynnik ruchomy dla pilotów młodszych korzystniejszy niż dla pilotów starszych. W ten sposób Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze stały się pierwszemi zawodami handicapowemi dla młodych pilotów. Drugą cechą charakterystyczną I L. P. Z. L. było ustalenie sposobu na mierzenie czasu w czasie lotu na trasie. Czas lotu liczony był od chwili startu z lotniska lubelskiego do chwili lądowania po przebyciu całkowitej trasy, bez uwzględniania czasu potrzebnego na międzylądowania, odnowienia zapasów paliwa, koniecznych reparacji i t. p. W ten sposób rajd stał się wyścigiem, w czasie którego pilot mógł wykazać nietylko sprawność swoją ale i maszyny.

Na skutek trudnych warunków terenowych trasa rajdu została przez kierownictwo zawodów nieco zmieniona i skrócona i obejmowała następujące etapy: Lublin — Zamość — Biała Podl — Brześć n/Bug. — Lublin ogółem 379.112 klm.

Ogółem zgłoszono do zawodów 11 awionetek, z tego na starcie stanęło 9, z nich 7 zostało sklasyfikowanych wg. kolejności, którą podajemy poniżej.

Biorąc pod uwagę b. niepomyślne warunki atmosferyczne w jakich odbywały się zawody, wyniki osiągnięte są b. dobre, świadczą one aż nadto dobitnie, że nasi piloci mają już za sobą dużą rutynę i doświadczenie i potrafią ją odpowiednio wyzyskać.

Przebieg zawodów przedstawiał się pokrótce następująco. W dniu 31-go stycznia r. b. o godz. 8-ej wystartowało kolejno do rajdu wg wylosowanych numerów 9 maszyn, w odstępach 5 minutowych. Etap Lublin — Zamość przebyły wszystkie maszyn. prócz awionetki R. W. D. 4 pilotowanej przez Z. Wysiekierskiego, który zbłądziwszy, zmuszony był do przymusowego lądowania w pobliżu st. kol. Bełżec W czasie lądowania maszyna została lekko uszkodzona, które to uszkodzenie zostało następnie naprawione, poczem dopiero w dniu następnym t. j. 1-go lutego około godz. 15-ej awionetka ta lądowała na lotnisku w Lublinie, nie biorąc dalej udziału w zawodach. Na II etapie Zamość — Biała Podl. odpadła druga awionetka, a mianowicie P. W. S. 50 pilotowana przez Stefaniuka, który z powodu braku benzyny zmuszony był do przymusowego lądowania we wsi Polubiszcze w odległości około 40 klm od Białej Podl. Awionetka ta została następnie wycofana z zawodów. Pozostałe 7 maszyn przebyło dalsze etapy, osiągając Lublin, dwie z nich a mianowicie: P. Z. L. 5 pilotowana przez inż. Pułaskiego i L. K. L. II pilotowana przez sierż. Żuromskiego miały przymusowe lądowania, jednakże obie przybyły wraz z innemi do Lublina i zostały sklasyfikowane.

Najlepszy czas w czasie rajdu osiągnęła awionetka R. W. D. 4 z A. A. Lwów pilotowana przez Chorzewskiego, który całkowitą trasę przebył w 2 godz. 24 min uzyskując szybkość przeciętną 157,963 klm/godz. tuż za nim stanął por. Pronaszko na awionetce R. W. D. 4 z A. Warsz. który leciał 2 godz. 26 min. uzyskując przeciętnie 156,013 klm/godz.

W dniu następnym t. j. 1-go lutego zgodnie z regulaminem odbył się lot na wysokość, przy bardzo złych warunkach atmosferycznych. Podstawa chmur wynosiła zaledwie 250 metrów. grubość nieprzebijalna do 2,100 metr. przy wschodnim wietrze 6 m/sek. i temperaturze 8^0 poniżej zera, przyczem termometr wskazywał obniżanie się temperatury.

Kierownictwo zawodów na skutek tego ogłosiło komunikat, że lot na wysokość zawodników nie obowiązuje, t. j. nie wykonanie go nie powoduje dyskwalifikacji, a tylko ilość punktów za niewykonanie lotu przyjęte zostanie jako 0.

W rezultacie do lotu na wysokość startowało 5 awionetek, 2 pozostałe zrezygnowały z niego. Nie brały udziału w locie awionetki: P. Z. L. 5 — z powodu rozregulowania się magneta oraz D.H. Moth prof. Pruszkowskiego któremu wskutek mrozu pomimo wysiłków nie udało się uruchomić silnika.

Najlepszą wysokość osiągnął sierż. Żuromski z L. K. L. na awionetce L. K. L. II wznosząc się na wysokość 2.100 metr.

Ogólne wyniki i podział nagród przedstawiają się jak następuje:

I miejsce. Awionetka R. W. D. 4 Nr. 9 Aeroklub Akademicki Lwów. Załoga: Chorzewski Kazimierz, pilot; Twardowski Kazimierz, obserwator. Ilość punktów: 232,582. Zdobyte nagrody: a) Nagroda przechodnia dla Klubu zwycięskiej awionetki. Puhar ufundowany przez L. K. L. i K. L. P. W. S. b) Nagroda pieniężna dla pilota Zł. 500 — ufundowana przez p. Ministra Komunikacji. c) Nagroda dla pilota: Puhar kryształowy ufundowany przez fabrykę E. Plage i T. Laśkiewicz. d) Nagroda dla obserwatora: Zegarek — ufundowana przez Kierownika Zarządu m. Lublina JWP. J. Piechotę.

II miejsce Awionetka R. W. D. 4. Nr. 8 Aeroklub Warszawski. Załoga: por. Pronaszko Mieczysław, pilot; inż. Wigura Stanisław, obser. Ilość punktów 228,253. Zdobyte nagrody: a) Nagroda pieniężna dla pilota Zł. 250.— ufundowana przez p. Ministra Komunikacji. b) Nagroda dla pilota: Puhar ufundowany przez JWP. Wojewodę Lubelskiego B. Świdzińskiego. c) Nagroda dla obserwatora: Zegar w alabastrze, ufundowana przez JWP. Gen. Dobrodzickiego D-cę O. K. II.

III miejsce Awionetka D. H. Moth Nr. 4 własność prywatna pilota. Załoga: Prof. Pruszkowski Tadeusz, pilot; inż Korbel Władysław, obserwator. Ilość punktów 144,473. Zdobyte nagrody: a) Nagroda pieniężna dla pilota Zł. 250.— ufundowana przez p. Ministra Komunikacji. b) Nagroda dla pilota: Neseser skórzany, ufundowana przez Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

IV miejsce D. H. Moth Nr. 6 Własność prywatna pilota. Załoga: Skórzewski Bernard, pilot; Osiński Jerzy, obserwator. Ilość punktów 98.528. Zdobyte nagrody: a) Nagroda pieniężna dla pilota Zł. 250 — ufundowana przez p: Ministra Komunikacji. b) Nagroda dla pilota: Waza kryształowa, ufundowana przez firmę Vacuum Oil Company, S. A.

V miejsce Awionetka L. K. L. 2. Lubelski Klub Lotniczy. Załoga: sierż. Żuromski Józef, pilot; Rosiak Władysław, obserwator. Ilość punktów 50,162. Zdobyte nagrody: Nagroda pieniężna dla pilota Zł. 250.— ufundowana przez p. Ministra Komunikacji oraz Nagroda za najlepszą punktację osiągniętą z próby lotu na wysokość. Nagroda dla pilota: Złoty zegarek kieszonkowy, ufundowana przez Zarząd Gł. L. O. P. P. w Warszawie.

VI miejsce Awionetka P. Z. L. 5 Państwowe Zakłady Lotnicze Warszawa. Załoga: Inż. Pułaski Zygmunt, pilot; Henneberżanka Hanna, obserwator. Ilość punktów 44,486. Zdobyta nagroda: Nagroda dla pilota: (obraz olejny) ufundowana przez art. mal. Kazimierza Pieniążka członka Lub. Klubu Lotniczego.

VII miejsce Awionetka S. 1 Aeroklub Akademicki Kraków. Załoga: Sołtykowski Jan, pilot; inż. Ekielski Eustachy, obserwator. Ilość punktów 35,392. Zdobyta nagroda: puhar dla pilota ufundowany przez firmę „Prodmetal" w Bydgoszczy.

Nagroda pocieszenia ufundowana przez Komitet Organizacyjny I Lubelsko-Podl. Zawodów lotniczych — srebrna papierośnica — została przyznana pilotowi awionetki R.W.D. 4 z Aeroklubu Warszawskiego p. Wysiekierskiemu Zbigniewowi. Pozatem tenże pilot nagrodzony został przez dyrekcję P.L.L. „Lot" za okazaną wysoką sprawność sportową, która wyraziła się w samodzielnem naprawieniu uszkodzonej w czasie przymusowego lądowania awionetki i doprowadzeniu takowej następnie na lotnisko Lubelskie. Nagroda w postaci 100 kg. benzyny lotniczej.

Po ukończonych zawodach, w dniu 1-go lutego r. b. w salonach kasyna garnizonowego w Lublinie, odbył się bal reprezentacyjny, w czasie którego imieniem Protektora zawodów P. Ministra Komunikacji inż A. Kühna, wygłosił krótkie przemówienie płk. Filipowicz — Nacz. Wydz. Lotn. Cyw. M. K., wręczając zwycięskim zawodnikom nagrody. Zwycięzcy owacyjnie byli przyjmowani przez zgromadzoną na balu publiczność, poczem w dniu następnym odlecieli z Lublina.

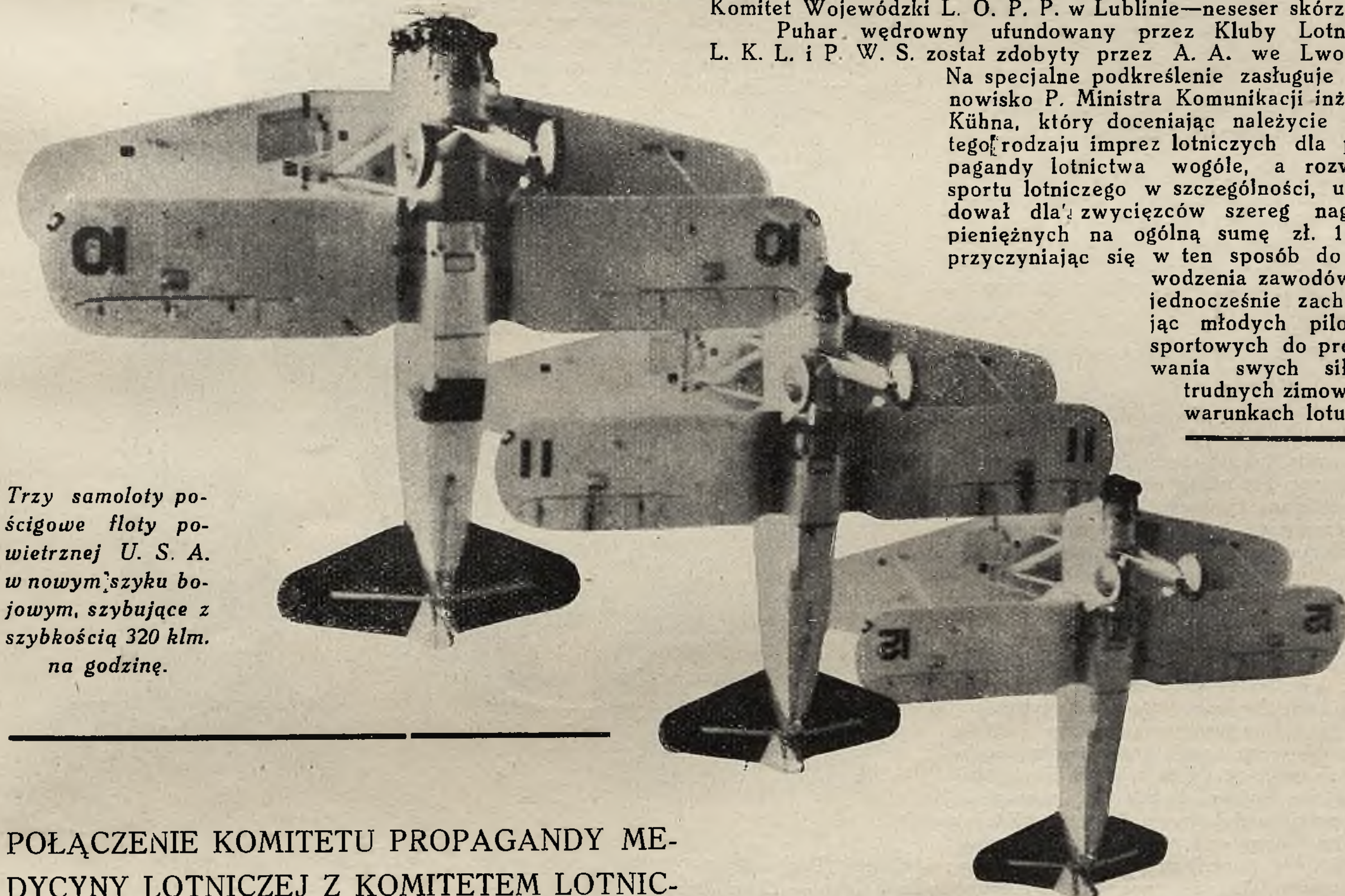
Należy na tem miejscu podkreślić, że strona organizacyjna zawodów, których kierownictwo spoczywało w rękach inż. J. Rudlickiego, była bez zarzutu, to też zarówno zawodnicy jak i goście wynieśli z Lublina jak najlepsze wspomnienia.

Wydatną pomoc w organizacji zawodów okazały Komitety Wojewódzkie L. O. P. P. w Lublinie i Brześciu, pokrywając koszta benzyny, jak również dyrekcja Fabryki E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie, udzielając gościny w hangarach fabrycznych, oraz delegując do obsługi maszyn odpowiednią ilość personelu technicznego.

Pozatem L. O. P. P. ufundowała dwie piękne nagrody dla zawodników a mianowicie Zarząd Główny L. O. P. P. — złoty zegarek męski za najlepszą osiągniętą wysokość, oraz Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie—neseser skórzany.

Puhar wędrowny ufundowany przez Kluby Lotnicze L. K. L. i P. W. S. został zdobyty przez A. A. we Lwowie.

Na specjalne podkreślenie zasługuje stanowisko P. Ministra Komunikacji inż. A. Kühna, który doceniając należycie rolę tego rodzaju imprez lotniczych dla propagandy lotnictwa wogóle, a rozwoju sportu lotniczego w szczególności, ufundował dla zwycięzców szereg nagród pieniężnych na ogólną sumę zł. 1500, przyczyniając się w ten sposób do powodzenia zawodów, a jednocześnie zachęcając młodych pilotów sportowych do próbowania swych sił w trudnych zimowych warunkach lotu.



Trzy samoloty pościgowe floty powietrznej U. S. A. w nowym szyku bojowym, szybujące z szybkością 320 klm. na godzinę.

POŁĄCZENIE KOMITETU PROPAGANDY MEDYCYNY LOTNICZEJ Z KOMITETEM LOTNICTWA SANITARNEGO.

Na dorocznem Walnem Zebraniu Komitetu Propagandy Medycyny Lotniczej w Polsce, zwołanem przez Wydział Wykonawczy w dniu 28 listopada 1930 r. w Warszawie, nastąpiło połączenie się z Komitetem Lotnictwa Sanitarnego dla wspólnej pracy w dziedzinie medycyny lotniczej i lotnictwa sanitarnego.

Zebranie odbyło się w sali Centrum Badań lotn. lek. przy ul. Puławskiej na lotnisku pod przewodnictwem doc. dr. Schulca, dyr. Państw. Zakładu Higieny. Po odczytaniu protokółu z ostatniego Walnego Zebrania i złożeniu sprawozdania z działalności ogólnej i finansowej, przyjęto sprawozdanie Komisji Rewizyjnej, plan czynności na rok 1931 i dokonano wyboru prezydjum w składzie z roku 1930, t. j. przewodniczący: gen. dr. Rouppert, sekretarz: pułk. dr. Kawiński, skarbnik: dr. Vacqueret. Nadto przyjęto statut Rady Medycyny Lotniczej, złożonej z prezesa i 7 członków — przedstawicieli świata naukowego.

Z działalności Komitetu należy podnieść ze szczególnem uznaniem rozpoczęcie budowy komory niskiego ciśnienia w osobnym budynku do badań lotn. lek. za kwotę 131 tys. zł., której ukończenie spodziewane jest na koniec lutego 1931 r. Następnie w programie jest budowa wzorowego samolotu dla celów lotnictwa sanitarnego i badań lotniczo-lekarskich.

Komitet Propagandy Medycyny Lotniczej liczył 75 członków, z subwencji najwybitniej popierało Koło Skarbowców L. O. P. P. w Warszawie, na prowincji posiadał Komitet zorganizowaną Sekcję lotn. sanit. i med. lotn. w Krakowie. Pozatem Wydziały Lekarskie Uniwersytetów Jagiellońskiego i Warszawskiego popierały czynności Komitetu. W programie prac na rok 1931 Komitet będzie prowadził czynności medycyny lotniczej i lotnictwa sanitarnego.

Kronika Międzynarodowa.

POLSKA

Przysposobienie wojskowe lotnicze

Program szkolenia przysposobieniowego w roku bieżącym przewiduje utworzenie drugiego w Polsce Centrum P. W. Lotniczego. Wiadomość ta wywołała żywe zainteresowanie młodzieży.

Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego powstanie w Nowym Targu i obejmie prawdopodobnie szkolenie na szybowcach.

Wojsko zajmuje się coraz bardziej szybownictwem

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. zamierza podobno wprowadzić początkowe szkolenie na szybowcach.

Poczyniono nawet w tym celu zamówienia. Dotychczas zamówiono w Związku Awiatycznym 12 szybowców szkolnych CW-3.

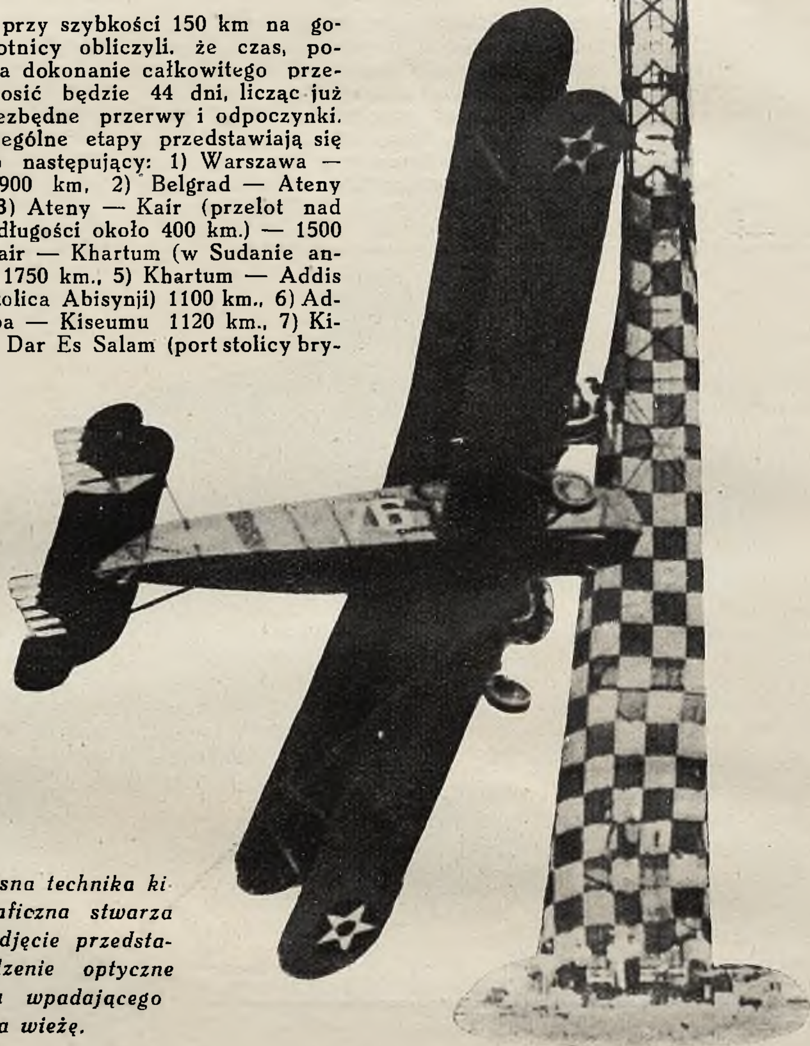
Polski lot dookoła Afryki

Niemal w tajemnicy wystartowali niedawno do raidu afrykańskiego dwaj polscy lotnicy: kpt. pil. Skarżyński Stanisław i por. obs. inż. Andrzej Markiewicz. Na pierwszym etapie lotnicy napotkali nieprzewidziane trudności. Fatalne warunki atmosferyczne nad pasmem Beskidów spowodowały pierwsze lądowanie w Krakowie i parodniową przerwę. Potem — gęste mgły nad Węgrami znowu spowodowały nieoczekiwaną przerwę w pierwszym etapie Warszawa — Belgrad. Lotnicy nasi dali dowód zimnej krwi i spokoju, nie dając się wciągnąć w złe warunki atmosferyczne, które mogłyby zadecydować negatywnie o całym raidzie. Rozumnie przeczekali atmosferyczną passę niepowodzeń. I to właśnie daje gwarancję, że pomimo trudności, wspaniały raid zostanie dokonany. Kto potrafi trzymać na wodzy swe powietrzne, sportowe zapędy, kto potrafi przeczekać momenty ryzykowne i nie pozwoli wciągnąć się w hazard powietrznych niebezpieczeństw — ten pewnym krokiem zdąża do zwycięstwa.

Raid został pomyślany jako propaganda polskiego przemysłu i sportu lotniczego. Obaj lotnicy wybrali się w podróż na samolocie polskiej konstrukcji Ł 2, skonstruowanym przez inż. Dąbrowskiego i Koła w Państwowych Zakładach Lotniczych. Samolot zaopatrzony jest w silnik Wright-Skoda o mocy 220 KM, wyprodukowany w Polskich Zakładach Skody.

Trasa raidu prowadzi z Warszawy na Ateny, Kair, Khartum, Addis Abeba, Dar Es Salam, Elisabethville, Huambo, Brazzabille, Duala, Dakar, Casablanca, Paryż, Medjolan, Wiedeń, Warszawa. Cały przelot podzielony został na 24 etapy, każdy o przeciętnej długości około 1000 km. Ogółem przelecą lotnicy nasi dystans około 25 tys. km, w ciągu około 170 godzin lotu przy szybkości 150 km na godzinę. Lotnicy obliczyli, że czas, potrzebny na dokonanie całkowitego przelotu wynosić będzie 44 dni, licząc już w tem niezbędne przerwy i odpoczynki.

Poszczególne etapy przedstawiają się w sposób następujący: 1) Warszawa — Belgrad 900 km, 2) Belgrad — Ateny 800 km., 3) Ateny — Kair (przelot nad morzem długości około 400 km.) — 1500 km., 4) Kair — Khartum (w Sudanie angielskim) 1750 km., 5) Khartum — Addis Abeba (stolica Abisynji) 1100 km., 6) Addis Abeba — Kiseumu 1120 km., 7) Kiseumu — Dar Es Salam (port stolicy brytyjskiej Tanganiki) — 1000 km., 8) Dar Es Salam — Elisabethville (stolica prowincji Katanga w Kongo belgijskiem) — 1470 km., 9) Elisabethville — Huambo 1350 km., 10) Huambo — Brazzaville (stolica francuskiej Afryki zwrotnikowej) — 950 km., 11) Brazzaville — Duala (główny port w Kamerunie francuskim) — 1100 km., 12) Duala — Niamey 1300 km., 13) Niamey — Bammako (stolica Sudanu francuskiego nad Nigrem) — 1780 km., 14) Bammako — Dakar (w Senegalu nad Atlantykiem) — 1100 km., 15) Dakar — Port Etienne 800 km., 16) Port Etienne — Agadir (port atlantycki w Marokku) 1360 km., 17) Agadir — Casablanca (w Marokku) 440 km., 18) Casablanca — Tanger (Marokko) 310 km., 19) Tanger — Perpignan (ewentualnie przez Barcelonę) 1190 km., 20) Perpignan — Paryż 850 km., 21) Paryż — Marsylja 730 km., 22) Marsylja — Medjolan 450 km., 23) Medjolan — Wiedeń 750 km., 24) Wiedeń — Warszawa 550 km.



Współczesna technika kinematograficzna stwarza cuda. Zdjęcie przedstawia złudzenie optyczne samolotu wpadającego na wieżę.

ANGLJA

O kierunek magistrali lotniczej Londyn — Indje.

Nieporozumienia między Anglją i Włochami zdają się kończyć i linja z Anglji do Indji znów ma przechodzić przez terytorjum Włoch. (Wobec tych nieporozumień Anglicy przez pewien czas latali, omijając Włochy od północozachodu).

Wartoby było pamiętać o tem, że linja przez Włochy, ze względu na konieczność przelatywania przez Alpy, nie jest dogodną i że zresztą nieporozumienia mogą wybuchnąć znowu, a najdogodniejszą drogą na Indje staje się teraz Polska, mianowicie z chwilą nawiązania przez nasz kraj lotniczej komunikacji tranzytowej do Rumunji i w związku z inwestycjami (oświetlenie nocne) na tym szlaku.



Mennica królestwa Italji wydała medal uwieczniający grupowy przelot przez ocean.

Potrzebne jest jednak zainteresowanie tą sprawą Anglji. Byłoby to dla nas bardzo korzystne.

EGIPT

Air Ferries

Pisałem już o oryginalnych bardzo, najkrótszych linjach lotniczych, założonych w Los Angeles i — o dziwo! — dających niezłe dochody. Są to linje, zastępujące dawniej w tem miejscu istniejące przewozy przez rzekę statkiem lub promem (stąd nazwa, wymieniona w nagłówku). Tajemnicą powodzenia tych linij jest ich krótkość. Dzięki temu mają moc pasażerów, spieszących codzień do pracy i korzystających z „air ferries" stale, bo jak łatwo się domyśleć, nawet bojaźliwy i oszczędny obywatel prędzej zdecyduje się na króciutki i tani lot przez rzekę niż odrazu z miasta do miasta.

Otóż taka sama mniej więcej linja powstała obecnie między Kairem i Suezem.

Teraz kolej na połączenie Konstantynopola ze Stambułem, a stąd ten zupełnie racjonalny pomysł już do nas ma drogę niedaleką.

FRANCJA

Będziemy jeździć na Madagaskar.

Francuska linja lotnicza, łącząca Paryż z koloniami afrykańskiemi, przystępuje do drugiego etapu rozbudowy: loty próbne na odcinkach od Algieru aż do Madagaskaru już się rozpoczęły.

ITALIA

Przed dziesięcioleciem faszyzmu.

Zbliża się dziesięciolecie faszyzmu, któremu cały kraj, a w szczególności lotnictwo ma do zawdzięczenia wszystko. Faszyzm postawił lotnictwo narodowe, cywilne i wojskowe na czele dążeń społeczeństwa i państwa. Zbliżający się więc moment historyczny będą chcieli Włosi godnie uświetnić i do tego już się przygotowują. Zawody o puhar Schneidera, stanowiące zawsze wyjątkową atrakcję międzynarodową, mają więc odbyć się nie w Anglji, jak dotychczas, lecz w Italji. Pozatem ambicje włoskie sięgają daleko. Udatny, jedyny w historji lotnictwa, przelot całej eskadry przez Atlantyk, w dodatku pod wodzą samego ministra lotnictwa (nikt poza Włochami nie zdobył się na wzięcie na siebie tak ciężkiej odpowiedzialności), przypomina światu o stale podnoszonej przez Włochów łączności rasowej i kulturalnej swej ojczyzny z Ameryką Łacińską, przypomina o marzeniach włoskich uczynienia z morza Śródziemnego „jeziora włoskiego" i rozszerzenia — przy pomocy lotnictwa i wzorując się na... swych przodkach z czasów Cesarstwa Rzymskiego — wpływu włoskiego choćby za Ocean.

Samolot na usługach archeologji

Miejsce, gdzie znajdowało się niegdyś miasto Etrusków, Capena, zostało niedawno ; odkryte jedynie dzięki lotnictwu.



Wybawca gen Nobile kpt. Lundborg, zginął na lotnisku w Malmö. Na zdjęciu Lundborg w towarzystwie swojej narzeczonej.

Mianowicie na fotografji, zdjętej z samolotu, zaobserwowano zarysy miasta, pokryte grubą warstwą ziemi ornej, uwypuklającej się bezpośrednio nad resztkami murów. Wyniosłości te były tak niewielkie, że z powierzchni ziemi nigdyby nie można było ich zauważyć.

NIEMCY

Do-X znów przygotowuje się do lotu transatlantyckiego:

Do-X po pożarze w Lizbonie, w którym ucierpiało poważniej jedno skrzydło, został już naprawiony i przy pierwszem dostatecznem polepszeniu się warunków meteorologicznych rozpocznie swój dawno zapowiedziany lot transatlantycki.

ROSJA SOWIECKA

Propaganda budowy sterowców w Rosji.

Wedle doniesień, nadchodzących z Moskwy, w dniu 18 stycznia rozpoczęła się na całem terytorjum Związku Socjalistycznych Republik Rad 14-dniowa propaganda budowy statków powietrznych. Podobno sowiecka organizacja propagandy lotnictwa, t. zw. „Ossoaviachim", posiada już na ten cel zebrane trzy i pół miljona rubli.

STANY ZJEDNOCZONE

Niema tego złego coby na dobre nie wyszło.

Potwierdzają się wiadomości, że w Ameryce wynaleziono sposób fotografowania i płyty tak czułe, iż stało się możliwe fotografowanie z odległości kilkuset kilometrów. Jeżeli dodamy, że wysokość, z jakiej możemy fotografować, zwiększa się również stale, cóż niedługo będą znaczyć zakazy przelatywania nad punktami o znaczeniu wojskowem? Samolot, niewydalający się naprzykład poza granice miasta Berlina, lecący jednak na odpowiedniej wysokości, będzie mógł nafotografować się dowoli mając pół Polski przed sobą jak na dłoni!..

Na szczęście każde ulepszenie wojskowe wywołuje zaraz ulepszenie wprost przeciwne, nie ulega więc wątpliwości, że w tym wypadku znajdzie się wyjście z sytuacji. Cieszmy się więc, że niedługo będziemy mogli latać bez przeszkody z aparatami fotograficznemi nawet nad punktami strategicznemi.

Nowe przeznaczenie drapaczów nieba

Używano już wierzchołków drapaczy nieba na zainstalowanie tam latarni lotniczych, obecnie zaś inżynierzy amerykańscy wpadli na nowy pomysł: urządzenia masztów kotwicznych dla sterowców na szczytach najwyższych budynków amerykańskich.



A oto druga strona pamiątkowego medalu, przedstawiająca konstelacje Raka i Koziorożca, symbol lotów gwiaździstych.

OBRONA PRZECIWGAZOWA

A. KICIŃSKI.

Myśl o obronie.

Dziwnym zbiegiem okoliczności wraz z wzmaganiem się ataków narazie dyplomatycznych na całość polskich granic, jednocześnie słabnie społeczna inicjatywa w pracy nad przygotowaniem środków, służących do obrony naszego Państwa.

Zdawaćby się mogło, że społeczeństwo sądzi, iż szereg odbytych wieców urozmaiconych mocnemi przemówieniami i spontanicznym charakterem tu i owdzie wybuchających słów potężnej naszej Roty, zdoła odwrócić niebezpieczeństwo i nakaże nieprzyjacielowi zaniechania zakusów na odwieczne polskie ziemie.

Słowa uchwał, pieśni patrjotyczne muszą być poparte czynem! Przygotowanie kraju i społeczeństwa do obrony nie może polegać tylko na objawach zewnętrznych. Przygotowanie obrony musi być czynione planowo i od podstaw, musi ono sięgnąć do głębi zbiorowej duszy polskiej, a osiągnie się to przez szkolenie społeczeństwa w zrozumieniu silnej, ogarniającej wszystkich bez wyjątku, dyscypliny społecznej, z której wyłamywać się nie wolno pod żadnym pozorem!

Powtarza się powszechnie dzisiaj głębokie i mądre zdanie, że wojny nie prowadzą armje, a całe narody, lecz cóż się czyni, aby powiedzenie to nabrało życia i sensu praktycznego? Wszystko dotychczas zrobione jest przeważnie wysiłkiem jednostek, najwyżej pewnych grup i zbiorowisk, pomimo popularności tego pojęcia nie przeniknęło ono jak dotąd należycie psychiki narodu i z mądrości tych słów nie wykrzesano dotychczas należytego ognia, któryby grozę niebezpieczeństwa wszystkim rozjaśnił.

Żadna obrona jest nie do pomyślenia bez żelaznej dyscypliny, tę zaś nabyć i wychować można tylko w wytrwałej i przemyślanej pracy nad samym sobą, w pobudzeniu naszej ofiarności, w istotnem zrozumieniu potrzeb kraju, w tej niezmiernie ważnej dziedzinie i to w przygotowaniu obrony musi stanowić zadanie podstawowe, elementarne! Za niem idą następne: stworzenie fizycznych podstaw nowoczesnej obrony, któremi są potężnie rozbudowane własne lotnictwo w wszystkich jego przejawach i obrona przeciwgazowa obejmująca cały naród.

Lotnictwo, to znaczy nietylko posiadanie wielkiej ilości samolotów, nie, lotnictwo potężne to mnoga sieć lotnisk, lądowisk, fabryk, szkół pilotów i mechaników, zdrowo i racjonalnie rozbudowany sport, wydatnie poparta inicjatywa zbiorowa, prywatna i wykorzystanie rozumne polskiej wynalazczości i twórczości niespożytego ducha słowiańskiego ukształconego na wzorach kultury zachodniej.

Potęga lotnictwa, to otaczanie go opieką narodową, to interesowanie się niem, przeżywanie jego jasnych radosnych promiennych chwil, jak również szczere współczucie, miast zdawkowego westchnienia lub bezmyślnej krytyki w chwilach jego niepowodzeń w tej nieprzerwanej drodze do doskonalenia się.

Poparcie lotnictwa, to dostarczenie środków jego adeptom na tworzenie oryginalnych polskich pomysłów! Dopiero ta najczulsza opieka narodowa zdoła nas postawić narówni z innymi wśród uskrzydlonych narodów i pozwoli przyjąć udział w zawodach o prawo do życia wśród pierwszych, na szlakach powietrznych.

„Ten będzie panować, kto zawładnie powietrzem", tę prawdę przedewszystkiem zrozumiała Italja, Anglja, a dzisiaj Francja, rozumiały od dawna i rozumieją doskonale Niemcy!

Dziś nowoczesną tarczą bezpieczeństwa Polski są skrzydła jej samolotów, tętnem życia zrozumiałem dla sąsiadów — warkot naszych własnych motorów, pociskiem kierowanym ręką Boga, a druzgocącym najeźdzcę — życia młodzieńcze pełne ofiarności i poświęceń naszych lotników.

Zostaje jeszcze niezmiernie ważna dziedzina obrony przeciwgazowej, dziedzina broni chemicznej, której wszystkie narody poświęcają tak wiele uwagi. A u nas?

Drobna wzmianka dziennikarska donosi, że w St. Zjedn. Ameryki Płn. w stanie Massachusets przy tamt. politechnice otwarto dwuletni kurs walki i obrony chemicznej.

We wszystkich krajach ponadto, narody pomimo zawartych konwencyj przygotowują się do walki i obrony chemicznej.

Przytoczę parę cyfr.

W Ameryce Płn. budżet Chemical Warfare Service wynosił w:

1920 r.	*1922 r.*	*1923 r.*
1.380.000 dolar.	600.000 dolar.	750.000 dolar.
1924 r.	*1925 r.*	*1927 r.*
870.000 dolar.	980.000 dolar.	1.100.000 dolar

W dziale tym obecnie pracuje w arsenale w Edgwood:

oficerów	840	inżyn. chemik.	73
podoficerów	475	lekarzy	.7
inżynierów	13	robotników	297

Japonja przeznaczyła 5 miljonów jenów (około 30 miljonów zł.).

Tak wygląda w niektórych państwach zainteresowanie się temi sprawami.

Środek trujący chem. w czasie wojny dotknie każdego obywatela bez różnicy wieku i płci, wszyscy przeto do tej obrony przygotowani być muszą. Niestety bez organizacji i wytężonej pracy zawczasu, nigdy się tego osiągnąć nie da. Na czem ta praca polega, przedewszystkiem na jak najszerszem popularyzowaniu idei samoobrony chem. wśród ludności. Dziś niestety jednakże sale wykładowe podczas odczytów czy pogadanek z tych dziedzin zieją na prelegenta przeraźliwą pustką chłodnych ścian, za to cyrki są pełne, widownie na meczach trzeszczą od frekwencji publiczności.

Kursy bezpłatne urządzane z dziedziny obrony gazowej nie mogą istnieć z powodu braku słuchaczy...

Tu jest pole do pracy — jak najszersza propaganda przedewszystkiem, wyszkolenie wszystkich potem, a co za tem idzie techniczne wykonanie przygotowań.

Arsenały chemiczne mieszczą się w uczelniach chemicznych i chemicznym przemyśle. Obowiązkiem społeczeństwa przeto jest popierać z całych sił jak jedno tak i drugie.

Wyrzec się problematycznej przyjemności kupowania ile możności chemicznych wytworów zagranicznych (mydła, perfumy, sztuczny jedwab, farby i t. p.) zastąpić je krajowemi, dać możność rozwinąć się rodzimemu przemysłowi, by mógł on dostarczyć pracy i pola do zużytkowania wiedzy plejadom polskich chemików, by student, kończąc chemję mógł się temu, a nie innemu poświęcić zawodowi.

AKTUALNOŚCI ILUSTROWANE



Wodnopłatowiec „Tradewind“, na którym Mrs. Beryl Hart i por. William Mac Laren usiłowali pokonać Ocean.

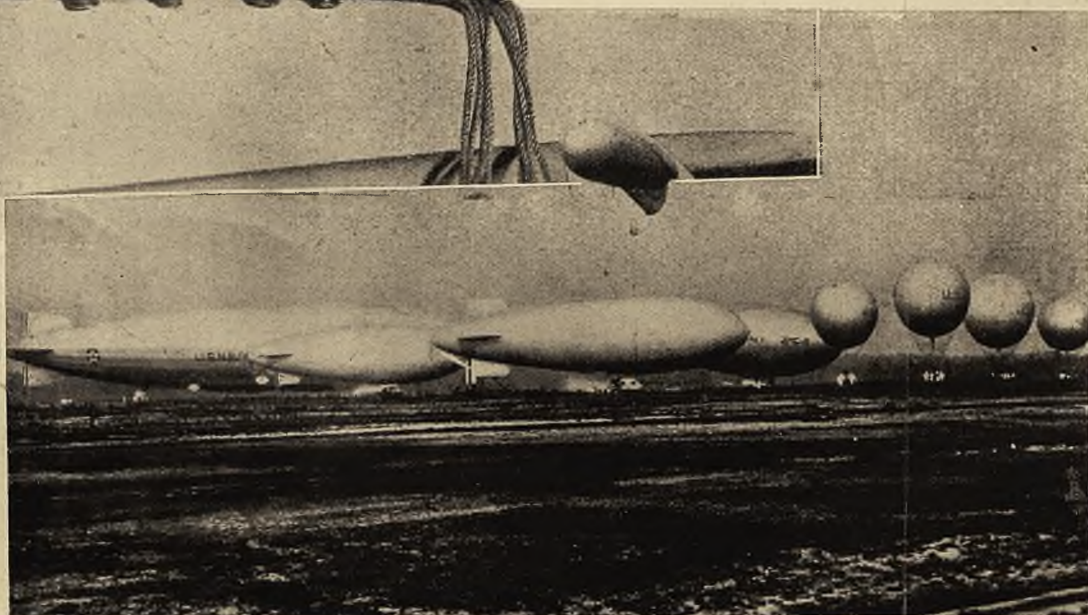
Znana lotniczka angielska Miss W. Spooner witana owacyjnie przez deputację rodzinnego miasteczka z burmistrzem na czele, po powrocie do rodzinnych pieleszy z wielkiego raidu Londyn — Kapstadt.

Skrzydło konstrukcji H. Rocheville'go. Dzięki specjalnym żeberkom skrajna część skrzydła może być spłaszczana dowolnie przez pilota celem uzyskania większej szybkości poziomej. Przy starcie i lądowaniu skrzydło może przyjmować większy aniżeli normalny kąt natarcia, dzięki czemu skraca się rozbieg i wybieg.

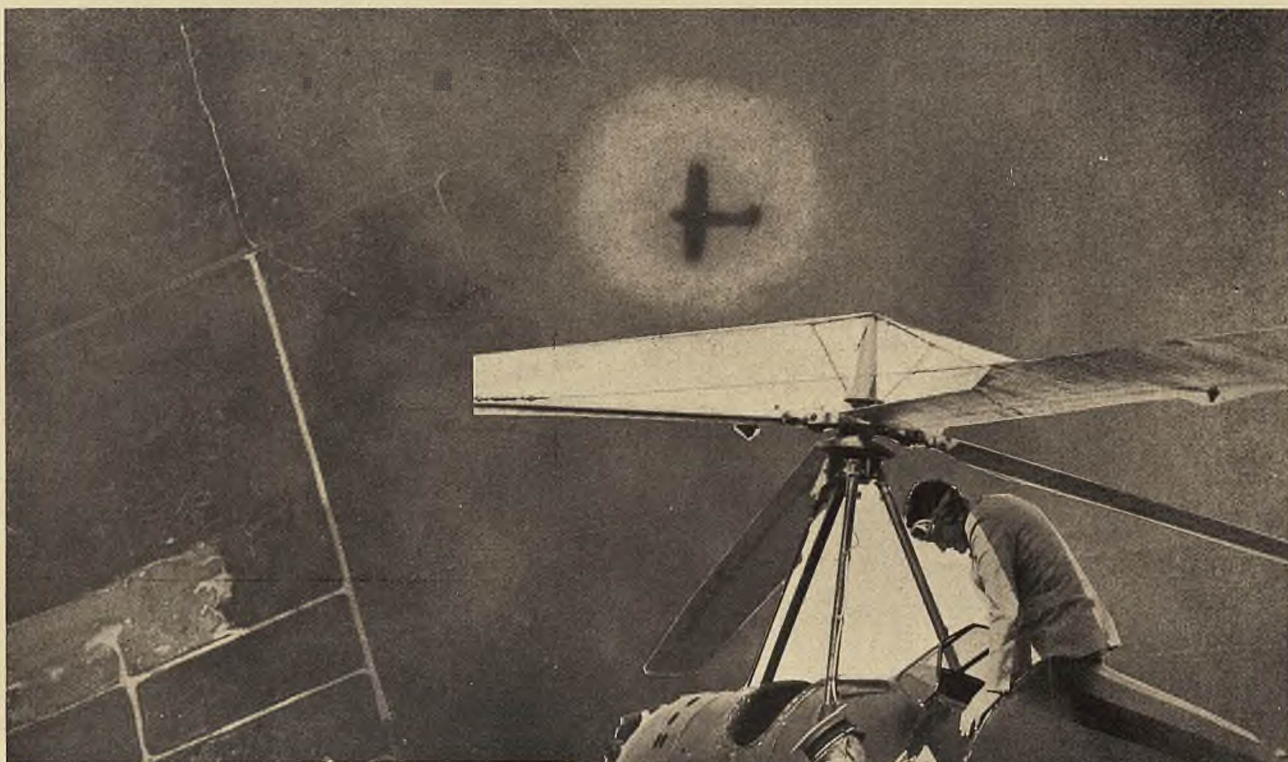


Górna zdjęcie przedstawia aeroplan ks. Walji, w którym angielski następca tronu, wraz z bratem swym ks. Jerzym opuszcza brzegi Anglji, udając się do Paryża, który jest pierwszym etapem wielkiej, na 18.000 mil. ang. liczącej podróży do Południowej Ameryki. Płatowiec książąt odprowadzany jest przez wojskowy hydroplan angielski.

Obok. Dzielna załoga płatowca „Tradewind"—Mrs. Beryl Hart i jej towarzysz por. William S. Mac Laren, którzy zginęli w falach Atlantyku, podczas próby przelotu z Ameryki do Europy.



Flota balonowa Stanów Zjednoczonych przedstawia się imponująco. Na krótki okres czasu wyciągnięto z hangarów na lotnisku w Lakehurst, wszystkie sterowce i balony. Na lewo znany dobrze „Los Aagelos", wybudowany przez niemców w zakładach Zeppelina i następnie przekazany Ameryce.



Efektowne i nader rzadkie zdjęcie cienia, jaki zostawił na chmurze samolot, przepływający nad nią, a silnie naświetlony słońcem. Fotografji dokonano z innego płatowca.

Po środku. James Ray wybrał się na swojem nowiutkiem autogiro do Miami. Wylądował jednak na czyjemś polu i został skazany na opłatę grzywny, przez znajdującego się w pobliżu oficera policji. Na dole. Start płatowca „Tradewind" do lotu przez Atlantyk zakończonego, jak wiadomo, śmiercią bohaterskich lotników.

Z działalności L. O. P. P.

Na prawo: Kurs O. P. G. dla nauczycieli szkół średnich odbył się w Krakowie. Kurator szkolny dr. Kupczyński (xx) obok inspektor O. P. G. dr. Orzelski (x)

Na dole: W dniu 25 z. m. w Katowicach został otwarty Kurs P. W. Lotniczego. Na zdjęciu słuchacze kursu.







Zjazd Delegatów L O. P. P. wojew. nowogródzkiego w Nowogródku. Siedzą od lewej ku prawej. red. Jacek-Rolicki, Kożełowski, Piskorski, inż. Wolnik, prezes wicewojewoda F. Godlewski, inż. Layman Filipowicz, Baranowicz, Dawidowicz Stoją: Bonder, Humpola, Budrewicz, Sawicki.



Prezes Poznańskiej Dyrekcji Poczt i Telegrafów Władysław Kaźmierski, wybitny działacz na polu rozwoju L. O. P. P.





Na lewo: Uczestnicy Kursu III kategorji O. P. G., zorganizowanego przez Komitet pow. L. O. P. P. w Mielcu z prezesem dr. Gawendo pośrodku. Na prawo: Absolwenci Kursu O. P. G. III kategorji dla nauczycielstwa szkół powszechnych, prowadzonego przez Komitet miejski w Bydgoszczy. Pośrodku kierownik kursu instr. Pałaszewski.

Niezmiernie ważne zadanie wprowadzenia w życie tych postulatów, stanowiących wprost o bezpieczeństwie naszego kraju, z których zaledwie garść przytoczyłem, wzięła na swe barki Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, w której winni się zjednoczyć wszyscy obywatele do potężnego wspólnego wysiłku stworzenia podstaw fortyfikacji obrony aerochemicznej na powierzchni naszego kraju, a osiągnąć to zdołamy tylko i wyłącznie wtedy, jeżeli grozę naszej sytuacji zrozumiemy i zastanowimy się cośkolwiek nad przyszłością.

Mamy z jednej strony chemicznie i lotniczo potężnego sąsiada, a z drugiej strony jego wdzięcznego, a niezmiernie potężnego ucznia. Nie wolno nam więc zapominać, że obydwaj pracują nad odwetem, a na pierwszy ogień pójdzie niezawodnie przez obydwa jednako silnie znienawidzona Polska. Polska to podobno my — naród cały, pomyślmy przeto o naszej własnej obronie, a jeżeli pomyślimy, to jakże mizerne — na przeszło 30 miljonowy naród — wydadzą nam się te sumy, jakie zbiera rok rocznie Liga i które w obronę Ojczyzny wkłada; ta suma wyniosła w r. 1929 niespełna miljon ośmset tysięcy złotych, a ludności posiadamy około 30 miljonów, podkreślić należy słownie: około trzydziestu miljonów. Gdzie reszta? Czyż ci, którzy mogąc dać, a nie dają myślą, że trucizna z samolotu ich oszczędzi i nie dosięgnie?

KURS INSTRUKTORSKI OBRONY PRZECIWGAZOWEJ I-EJ KLASY.

Dnia 4 II. r. b. o 12-ej w południe odbyło się w sali reprezent. Zaw. Zw. Kolej R. P. rozdanie świadectw absolwentom Kursu Instruktorów Obrony Przeciwgazowej I-ej klasy, zorganizowanego przez Zarząd Główny L. O. P. P. dla województwa Śląskiego.

Na uroczystości tej obecni byli: gen. Kwaśniewski, v-prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Martynowicz, radca Kalicki, inż. Berger z Zarządu Gł. L. O. P. P., inspektor główny O. P. G. kpt. Misiński, mjr. dypl. Kwieciński ze Sztabu Gł., mjr. dypl. Rozwadowski ze Szkoły Gazowej, przedstawiciel Wydz. Chemicznego M. S. Wojsk., por. Zieliński, reprezentant Śląskiego Komitetu L. O. P. P. dyr. Zagórowski, wykładowcy i absolwenci Kursu

Do zgromadzonych pierwszy przemówił v-prezes dr. Martynowicz, który podkreślił znaczenie Kursu, dziękował wykładowcom i absolwentom i życzył im powodzenia w dalszej pracy.

Z kolei zabrał głos gen. Kwaśniewski, który położył nacisk na znaczenie organizowania takich kursów dla spraw obrony państwa. Ostatni wreszcie przemawiał dyr. Zagórowski, dziękując w imieniu Komitetu Śląskiego za zorganizowanie Kursu Instruktorów. Następnie v-prezes dr. Martynowicz wręczył absolwentom dyplomy i odznaki instruktorskie.



Zakończenie Kursu instruktorów O. P G. I-ej klasy Śląsk. Kom. Woj. L. O. P. P. w Warszawie.

SZKOŁA OBRONY PRZECIWGAZOWEJ.



Tak będzie wyglądać Cywilna Szkoła Obrony Przeciwgazowej w Warszawie.

Od czasu do czasu na łamach prasy codziennej poruszana jest sprawa budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wiele energji poświęca na stworzenie tej pożytecznej placówki. Społeczeństwo zdaje się rozumieć doniosłość rozpoczętego dzieła.

Straszne widmo wojny chemicznej poruszyło już najbardziej obojętne i chłodne umysły.

Wierzymy, że społeczeństwo nie przestanie zajmować się tą palącą sprawą. Pierwsza w Polsce Cywilna Szkoła Obrony przeciwgazowej będzie rękojmią pokoju Polski. Jeśli będziemy silni i przygotowani, nikt nam w drogę nie wejdzie. To będzie nasza odpowiedź Treviranusowi.



ALBATROS.

Nieznana siła.

Już w bramie mówiły o rzeczach niezwykłych.

— Dwója z fizyki murowana — przepowiedziała złowrogo Ala.

Ale to, co zobaczyły przeszło ich oczekiwanie. Na podwórze szkolne spadł w nocy aeroplan. Leżał teraz ze złamanemi skrzydłami i roztrzaskanym kadłubem.

Stanęły niepewne, zadziwione, jakby im nagle tchu zabrakło. Wydało im się to zbyt nierzeczywiste. Skrzydła wygięte i odarte z płóciennych ścianek niby z piór, patrzyły jakoś groźnie.

— Nie mogę uwierzyć, że to prawda; jakbym sama nagle leciała głową w dół.

— Nie egzaltuj się. Alu, jednak nie ty.

Podeszły bliżej i patrzyły bezradnie, szeroko rozwartemi oczami. Było więcej „gapiących się". Z różnych klas. I wszystkie w jakimś trwożnym podziwie.

Pierwsze trzecioklasówki zdecydowały się podejść zupełnie blisko. Odbiegł już pierwszy lęk rzeczy zbyt obcej i teraz oto każda pokolei dotykała to skrzydeł, to wygiętych żeber, to błyszczących szczątków motoru.

— Patrzcie, kręci się — wołała któraś w zachwycie, zawarłszy już przymierze ze śmigłem.

— Właśnie, w obrotach dorównywa twemu języczkowi — docięła jej któraś „życzliwa" koleżanka.

Minęło pierwsze wrażenie. Już im się nie wydawał ani tak straszny, ani tak obcy.

— „Przedoskonale"! Tam można wejść! — wołały czwartoklasistki, które nic i nigdy nie umiały uszanować, nawet strzaskanego aeroplanu. Pakowały się wszystkie naraz, jak do odjeżdżającego pociągu. Senatorzy (klasa szósta i zdawanie sobie sprawy z ważności tego poziomu) patrzyły z pogardą na te harce.

— Słuchajcie! Słuchajcie! Groza idzie światem! Spadł nam kłopot z nieba! Ten aeroplan odegra napewno dominującą rolę w naszych dzisiejszych lekcjach. Przecież to raj dla „pajdajogów". Lekcje z pokazem praktycznym.

— Masz rację, Demostenesie. Mówisz, jak zwykle, dobrze. „My i aeroplan" to będzie nić przewodnia wszystkich lekcyj.

— Czekajcie! Wyobrażam sobie te lekcje z nawiązaniem do rzeczywistości. Matematyka: srogi Algebraios, król przekątnej, każe nam ułożyć równanie o dziesięciu niewiadomych, z których jedna jest wysokością z jakiej spadł aeroplan, druga ilością przebytego czasu... Uff, nie mogę, umrę.

— Albo historję: Coby powiedział Aleksander Wielki, gdyby mu na głowę lub obok spadł taki szybowiec.

— Przyroda: Pył kosmiczny na skrzydłach aeroplanu, a pył na skrzydłach motyli. No, a polski? Napewno temat dowolny Czuję, że się pławimy w tem. Lili, ty piszesz „Moje pierwsze marzenie o lotniku". Jotka, ty zostań przy „Odkręconej śrubce", to naprawdę coś dla ciebie. Tylko, bogowie powietrza, strzeżcie od tematu: „Wizerunek własny samolotu bezogonowego, w którym każdy snadnie przejechać się może". Styl Reya to doprawdy nie mój dział.

— A cóż „uwzględnisz" na religję?

— Zaraz! Potop współczesny i aeroplan zamiast arki Noego.

Czekaj! Dostaniesz się na czarną listę u księdza za nieposzanowanie tradycji.

— Na gimnastyce każą pewno robić ruchy naśladujące loopingi.

— A na śpiewach będziemy warczeć jak motory: soprany cienko jak awionetki, a basy grubo, jak „Junkersy".

Dzwonek, mało przypominający warkot motoru, zmusił je do przerwania tych wywodów. Lecz w czasie lekcyj wszystkie wybiegały myślą do sterczącego samotnie na podwórzu rozbitego aeroplanu. Nagle, prawie jednocześnie przypomniało się wielu z nich, że zupełnie nie pomyślały o tem, co się stało z lotnikiem prowadzącym ten samolot. Przecież musiał być. Czy uratował się? Czy spadochron nie zawiódł? Gdzie jest teraz? Nie mogły się doczekać końca lekcji. Zaraz po dzwonku wyruszyły znów na plac.

Na podwórzu było dużo obcych ludzi. Zabierali szczątki rozbitej maszyny. Zrobiło im się żal. Już przywykły uważać aeroplan za swój, a odbierają im ten „podarunek z nieba". Patrzyły nieufnie i nie miały odwagi spytać się, czy może wiedzą co się stało z lotnikiem. Wreszcie Ala (zwana także Demostenesem) zdecydowała się. To nie była tylko ciekawość, to był także lęk o życie człowieka.

— A czy lotnik wyratował się?

Porucznik spojrzał na nią dziwnie.

— Nie.

Jakiś skurcz chwycił ją za serce. Tylko dlaczego ten porucznik uśmiecha się przytem. Spojrzała pytająco.

— Jakto?

— Tam nie było wcale pilota. To była próba poruszania motoru tylko przy pomocy fal radu. Narazie nie udała się.

— Jakto? Bez nikogo? Sam aeroplan?

— Tak, właśnie. Samolot jutra.

Spojrzały na siebie. Tajemnicze siły radu. Tak, słyszały o tem.

— Słuchaj, to może te fale, jeśli są tak silne, przyciągną do nas księżyc, albo my się może ku niemu wzbijemy?

Nagle zrozumiały, że jakieś nieznane siły gdzieś koło nich działają i ciągną je ku dalekim, może pięknym światom.

Ala miała tylko jedno zastrzeżenie.

— Słuchaj, czy tam na księżycu napewno niema fizyki?

Licho wie, może i jest...

KRONIKA MŁODZIEŻY.

Piszcie o lotnictwie.

Wobec licznych zapytań, redakcja naszego dwutygodnika na tem miejscu, raz jeszcze wyjaśnia, że w dziale młodzieży drukowane być mogą utwory młodych piór, posiadające jakąś wartość literacką, lub lotniczą. Nie bójcie się spróbować Czytelnicy. Czekamy...

SKRZYNKA POCZTOWA

P. Zofja Gronowska — Warszawa, Bródno. Próby ze wspomnianem przez Panią paliwem były już przeprowadzane w Polsce i dały wyniki negatywne. Silnik łatwo grzeje się.

P. Marek Olubczyński — Warszawa. Mokotów-lotnisko. Jeżeli Pan ma ojca lotnika to niech Pan poprosi o wyjaśnienie modelu „Żuk", zamieszczonego swego czasu w „Locie Polskim". Reszta pójdzie z łatwością.

P. Józef Wurst — Katowice, ul. Raciborska 31a. Adres dyrekcji francuskiej fabryki samolotów „Caudron" brzmi: Caudron — Paris, 52-72 rue Guynemer — Issy les Moalineaux (Seine).

P. Kazimierz Zaleski — Włocławek. Pomysł b. dobry. Skorzystamy.

P. Jerzy Żabczyński — Skolimów. Silniki takie produkujemy w Polsce. Wyrabiają je Polskie Zakłady „Skoda" — Warszawa-Okęcie.

Uwaga modelarze! Nie zapominajcie, że w roku bieżącym Redakcja „Lotu Polskiego" organizuje II Konkurs Modeli Latających Wodnopłatowców o puhar przechodni im. płk. K. Meyera.

Model 8 — „ŻUK".

Konstrukcji instr. K. Błaszczyńskiego. Prawo przedruku wzbronione.

Na ogólne żądanie Czytelników podaję opis znanego modelu z konkursów eliminacyjnego i ogólno-krajowego. Model ten, wyróżniający się pięknym lotem i ładnym wyglądem na obydwuch konkursach zdobył łącznie trzy nagrody. Przy wykonaniu tego modelu należy największą uwagę zwrócić na lekkie wykonanie, gdyż głównie od tego zależy dobry lot modelu, jak również nie trzeba się zniechęcać dość trudną jego regulacją.

Charakterystyka modelu: całkowita waga 165 gram, długość gumy 73 cm., przekrój 44 mm., śmigło 28 cm. średn. o skoku 37 cm., czas działania śmigła 32 sek., przeciętna szybkość modelu od 6 — 8 m. na sek.

Skrzydła: dookoła skrzydeł obiega krawędź bambusowa, w którą powpinane są żeberka przekr. 2 × 2 mm, wprzód odpowiednio wygięte i obrobione od dołu na pół-okrągło. Do żeberek w odpowiednich miejscach przymocowana jest od spodu listewka olszowa o przekr. 2 × 6 mm nieco ścieniona przy końcach do 2 × 3 mm. Przednia krawędź skrzydła półokrągła z przodu posiada pośrodku grubość 4 × 3 mm stopniowo się ścieniającą, tak, że na zaokrąglonych końcach skrzydeł dochodzi do 1,5 × 3 mm. Tylna krawędź skrzydeł o przekroju trójkątnym jest nieco cieńsza od krawędzi przedniej. Od dołu skrzydła nie posiadają żeberek, natomiast zastępują je dwie grubsze nitki. Pokrycie skrzydeł tworzy cienki jedwab koloru pomarańczowego, powleczony cellonem. Zgóry do środkowego dźwigaru skrzydło jest pokryte cienkim sztywnym papierem w celu utrzymania na całej długości formy danego profilu, który może być zdeformowany przy obciąganiu skrzydła jedwabiem.

Ogon: stateczniki poziomy i pionowy wykonane są całkowicie z bambusu grub. około 1.5 mm, a okalające krawędzie w statecznikach od strony zewnętrznej opiłowane są na półokrągło. Sposób umocowania stateczników do kadłuba tłomaczy dostatecznie rysunek, jednak zwracam uwagę, że statecznik poziomy tylko wówczas będzie się trzymał mocno, o ile skówka aluminjowa „A" zostanie wykonana z grubszej blachy, a na żeberku otwór „B" dopasuje się ciasno.

Kadłub: główną częścią kadłuba jest górna belka jesionowa przekr. 4 × 4 mm, do której z przodu przymocowana jest mosiężna obsada do skrzydła z łożyskiem kulkowem. Tylny koniec belki posiada 2 mm drut aluminjowy „P" odpowiednio wygięty, tak że jednocześnie tworzy płozę i haczyk do zaczepienia gumy. Do głównej belki kadłuba od dołu, zapomocą szeregu trójkątów bambusowych przymocowane są dwie podłużnice bambusowe przekr. 3 × 3 mm. W oznaczonych miejscach na planie do boków trójkątów bambusowych przytwierdzone są odpowiednio wygięte i proste b. cienkie listewki bambusowe, do których przyklejone są szybki celuloidowe. Cały kadłub pokryty jest jedwabiem (fularem) koloru szafirowego i słabo pocellonowany. Przednia część kadłuba pokryta jest b. cienką blachą aluminjową grub. 0,10 mm, a na samym przodzie w miejscu, gdzie obraca się guma zaczepiona o haczyk, blacha od góry jest zdejmowana; przytrzymuje ją cienka guma. W razie niemożności pokrycia modelu tak cienką blachą, może być użyty srebrny papier.

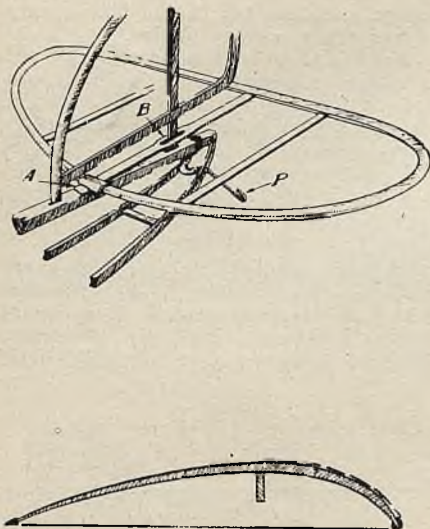
Podwozie: golenie podwozia „C" wykonane są z bambusu przekroju kroplowego 2 × 5 mm, a golenie „D" z petiku 4 mm, oklejone cienkim papierem rysunkowym w celu usztywnienia. Golenie „C" i „D" przymocowane są na dole do b. krótkich osiek petikowych, do których przytwierdza się zapomocą gwoździków 6 cm. kółka aluminjowe.

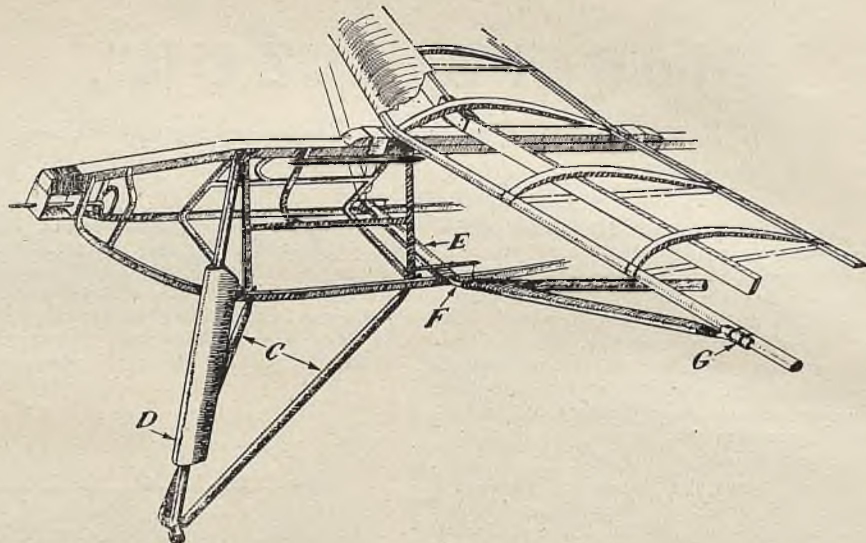
Przymocowanie skrzydeł: u góry do kadłuba przymocowane są skrzydła sposobem zwykłym zapomocą drewnianego suwaka i skówek. Zastrzały drewniane (olszyna) podtrzymujące skrzydła prze-

Skala 1:8 n.w.
Wymiary w cm.
Śmigło φ 28 cm.

MODEL 8. ŻUK.
19 20/VII 30 r.
K. Błaszczyński







kroju kroplowego 2 × 6 mm zakończone są u góry skówkami „G", przykręconemi do przedniej krawędzi skrzydeł miękkim drucikiem. Dolne końce zastrzałów, zbiegające się razem, zakończone są blaszką aluminjową „F", która wchodzi do rurki spłaszczonej „E", przymocowanej do podłużnic kadłuba Skrzydło ustawione jes pod kątem pół stopnia.

Dr. MARJAN STĘPOWSKI.

Radjo na usługach lotów transoceanicznych.

Powodzenie każdej dalekiej wyprawy lotniczej zależne jest w dużym stopniu od dobrego funkcjonowania radja i należytego przygotowania łączności samolotu ze stacjami lądowemi. Mimo iż ta prawda została już wielokrotnie stwierdzona, lotnicy wolą obciążać swój samolot większym zapasem benzyny, aniżeli brać w drogę nadawczo-odbiorczą aparaturę radjową. Niedawno opublikowano w prasie niemieckiej kilka interesujących sprawozdań o doświadczeniach, jakie poczyniono w ostatnich czasach z radjem w czasie przelotów nad Oceanem. Ze względu na ważność tych sprawozdań podajemy tu niektóre szczegóły, zaczerpnięte z tygodnika „Die Sendund" Nr. 41 z dn. 10 października 1930 r. a dotyczące lotów: Wolfganga Gronau'a oraz Costes'a i Bellonte'a.

Wolfgang Gronau przeleciał Ocean Atlantycki na aparacie Dornier Wal D. 1422, biorąc kierunek z Niemiec na Islandję, Grenlandję i Labrador do New Jorku i Chicago. Jego samolot był wyposażony w aparaturę „Telefunken" z obwodem wtórnym, konstruowaną całkowicie do celów lotnictwa. Odbiornik przystosowany był na zakres fal 300 — 1300 m. Aparatura zasilana była prądem z generatora, poruszanego śmigłem powietrznem. Ale na wszelki wypadek zabrano w drogę prócz tego agregat nadawczy, by go móc użyć wrazie nagłej konieczności. Agregat ten otrzymywał napęd z własnego małego motoru benzynowego. Z samolotu zwisała antena długości 60 m. Na wypadek lądowania na wodzie był w pogotowiu wysuwany maszt teleskopowy do rozpięcia anteny powietrznej. Dla oznaczania kierunku posługiwano się przyrządem goniometrycznym. Całość tych urządzeń radjowych w samolocie obsługiwał fachowiec p. Fryc Albrecht, kierownik szkoły lotnictwa w Berlinie.

Przed odlotem z Niemiec nawiązano porozumienie z radjostacją lądową List na wyspie Sylt aby trzymać się fali 600 m by samolot mógł pozostawać w kontakcie z radjostacjami portowemi i okrętowemi. Po dokonanym starcie nastąpiło dokładne dostrojenie nadajnika, odbiornika i goniometru. Ale już po upływie godziny okazało się, że fala 600 m, wskutek ogromnego ruchu okrętowego, jest przeciążona i że o możności dalekiego zasięgu nie będzie mowy. Przestrojono więc na nowo całą aparaturę w samolocie na falę lotniczą 945 m i zawiadomiono o tem stacje lądowe.

Dalszy lot odbywał się już bez interferencji. Samolot nadawał co pół godziny komunikaty o napotykanych warunkach w atmosferze i o swojej pozycji geograficznej w powietrzu na podstawie pomiarów goniometrycznych. To samo czyniła radjostacja List. Przez pierwsze 1000 km łączność była doskonała i jeszcze przed wylądowaniem samolotu na wyspie Faros, List odbierała meldunki z samolotu z głośnością 2. Ale aparatura radjowa, umieszczona pod tylnem śmigłem nie była zabezpieczona żadnym ekranem a pudło kadłuba samolotu stanowiło przestrzeń rezonansową niezbyt korzystną dla odbiorów. Dane goniometryczne nadawane z List wykazywały zawsze kilka stopni w kierunku północnym za dużo, ale że się trzymały stale w tej mierze, więc było widoczne, że to jakieś uboczne wpływy powodują te odchylenia.

Gdy samolot zbliżył się do radjostacji Thorshavu, nadaremnie starano się o nawiązanie z nią łączności, mimo iż niektóre stacje angielskie i jakiś okręt starały się dopomagać. Dopiero gdy samolot wziął kierunek na Islandję, odezwała się radjostacja Thorshavu i dalsza łączność z tą stacją odbywała się już bez przeszkody. Po godzinie lotu nawiązano dalszą łączność ze stacją Reykjavik w Islandji. Spotykane po drodze okręty sygnalizowały samolotowi stan pogody w strefach, przez które same przepłynęły. Były to niezmiernie cenne wskazówki orjentacyjne dla pilota.

Na trzecim odcinku lotu Islandja — Grenlandja samolot korzystał z pośrednictwa stacji Reykjavik, a gdy to się urwało, nawiązał łączność z Cap Faravell na południowym cyplu Grenlandji. Po wystartowaniu na lądzie Grenlandji lotnicy porozumieli się ze stacją Ivigtut, iż będą do niej nadawali na fali 600 m, od niej zaś będą odbierali odpowiedzi na fali 100 m. Wyniki były dobre i stosunek ten trwał aż do momentu, gdy samolot dotarł do brzegów Ameryki. Tu jednak zaczęły się kłopoty z generatorem. Okazało się bowiem, że generator poruszany śmigłem powietrznem był tak przeciążony dotychczasową pracą, że o dalszem jego używaniu nie można myśleć i że trzeba go zastąpić agregatem zapasowym, poruszanym motorkiem benzynowym. Agregat ten pracował aż do wylądowania w New Jorku, wszelako miał tę wadę, że nie chłodzony, zbyt szybko się rozgrzewał i można było posługiwać się nim, ale tylko ze znacznemi przerwami.

Po wystartowaniu w Grenlandji nawiązano kontakt ze stacją Resolution-Island na Labradorze, skąd otrzymano meldunki meteorologiczne.

W dalszej drodze wzdłuż wschodnich wybrzeży Ameryki nie wszystkie wywoływane radjostacje odpowiadały, a niektóre dawały sygnały niezrozumiałe. Przyczyną było to, że wiele

okrętów amerykańskich jeszcze dziś posługuje się aparatami przestarzałemi o falach gasnących, a także i to, że stacje amerykańskie nie były uprzedzone zawczasu o locie Gronau'a. Na ostatnim odcinku Halifax — New Jork uzyskano kontakt z radjostacją lądową Boston na fali 900 m.

Naogół biorąc, aparatura lotnicza nadawczo-odbiorcza Telefunken doskonale wypełniła swoje zadanie w ciągu całego trwania lotu z Europy do Ameryki. Doświadczenie jednak pokazało, że agregaty niebardzo się nadają do takich dalekich podróży. Odbiornik goniometryczny wystawiony był na silne przeszkody przez zapalnik tylnego motoru. Brakom tym jednak można zaradzić przy budowie nowych samolotów dla podróży transoceanicznych.

Podczas lotu trzymano się zasady, aby pozostawać w nieprzerwanym kontakcie wzajemnym z lądowemi i okrętowemi stacjami. Wniosek, jaki Wolfgang Gronau z tego eksperymentalnego lotu wyciągnął był ten, że dobrze funkcjonująca radjostacja w samolocie daje najlepszą gwarancję bezpieczeństwa dalekich wypraw lotniczych z zastrzeżeniem, że osoby, obsługujące aparaturę radjową będą posiadały odpowiednie wyszkolenie i potrafią nagiąć się fizycznie do trudnych warunków dalekodystansowego lotu

Costes i Bellonte, dwaj najsławniejsi dzisiaj lotnicy francuscy, którzy na samolocie „Znak zapytania" przelecieli w pierwszych dniach września r. z. Ocean Atlantycki, mieli również z sobą radjo i temu też w dużej mierze zawdzięczają wynik lotu, uwieńczonego tak wspaniałym sukcesem. Aparatura, którą się posługiwali, nie odznaczała się bynajmniej jakąś nadzwyczajną konstrukcją. Był to nadajnik o sile 60 watów w antenie, połączony jedną wspólną ramą stalową z 4-lampowym audjonem reakcyjnym z jednym wzmacniaczem wysokiej i dwoma stopniami wzmocnienia niskiej częstotliwości — fabryki S. F. R. (Société Française Radio Electrique). Odbiornik był przystosowany do zakresu fal 400 — 2000 m, nadajnik zaś zbudowany tylko na dwie długości: 600 i 800 m t. j. na zakresy, jakimi pracuje zwykle służba łączności w powietrzu i na morzu. Jedyną osobliwość stanowił wbudowany falomierz z lampą neonową, zapalającą się automatycznie dopiero wtedy, gdy dana długość fali jest dobrze nastawiona. Motorek elektryczny generatora zmontowany był w teleskopowo wysuwanej rurze stalowej. Aby go uruchomić wysuwano motor na zewnątrz. Przez działanie prądu powietrza na mały propeller motor wprowadzano w ruch i otrzymywano w ten sposób prąd o napięciu 1300 wolt przy 0,2 ampera prądu anodowego i 24 wolt przy 4 amperach żarzenia dla dwóch szeregowo włączonych lamp nadawczych. Mimo małej stosunkowo energji, aparat dawał niezawodny zasięg do 600 km, były jednak chwile, że osiągano także 1500 km zasięgu. Od momentu, w którym Costes i Bellonte wystartowali, przez cały czas lotu nad Oceanem lotnicy odbierali komunikaty meteorologiczne, pozostając w kontakcie ze światem, omijając wskazane im w komunikatach strefy burzowe i deszczowe i orjentując się w przestrzeni za pomocą przyrządu goniometrycznego, który nie pozwolił im zbłądzić we mgle i zejść z linji, jaką sobie wykreślili.

W dniu odlotu „Znaku zapytania" z Francji wszystkie radjostacje francuskie w przerwach swoich audycyj koncertowych informowały słuchaczy o przebiegu lotu na podstawie otrzymywanych relacyj. Radio-Paris ustawiło na Placu Zgody ogromne megafony, dokoła których zbierały się wielotysięczne tłumy, by z bijącem sercem wyczekiwać najnowszych wiadomości o śmiałych lotnikach Na krótko przed północą speaker radjostacji ogłosił, że Costes i Bellonte zapewne już za kilka minut wylądują na amerykańskiem lotnisku Curtiss Field. Radio-Paris natychmiast nawiązało kontakt z radjostacją Schenectady a cała sieć radjowa Francji włączyła się i tej nocy współpracowała z Ameryką, by tak niezwykłe i chlubne dla francuskiego lotnictwa wydarzenie roznieść na falach eteru po całym kraju. Warkot śmigła, krążącego nad lotniskiem samolotu w Curtiss Field, a następnie moment lądowania słychać było w Europie bardzo wyraźnie. Nie zatraciło się ani jedno słowo amerykańskiego speakera, wspaniale wypadł w głośnikach rozgwar rozgorączkowanych tłumów, entuzjastycznie witających bohaterów powietrza. Gdy około godziny 1 w nocy (według czasu zachodnio-europejskiego) Costes i Bellonte stanęli przed mikrofonem, by w krótkich lecz pełnych wzruszenia słowach powitać Amerykanów i przesłać swoim rodakom z tamtej strony Oceanu słowa pozdrowienia w całej Francji przy wszystkich odbiornikach zapanowało głębokie skupienie. Publiczność zebrana na Placu Zgody w Paryżu obnażyła głowy, by w ten sposób uczcić bohaterstwo synów Francji.

Transmisja ta odbywała się w ten sposób, że na lotnisku w Curtiss Field ustawiono dwa mikrofony. Jeden połączony był z systemem radjostacji amerykańskich, drugi z krótkofalową stacją Schanactady, którą odbierała drogą powietrzną stacja Rugby w Anglji Tę ostatnią już po drucie brały Radio-Paris i Tour-Eiffel, do nich zaś przyłączyły się wszystkie rozgłośnie francuskie.

Była to jedna z najwspanialszych audycyj, jakie kiedykolwiek zgotowała radjosłuchaczom radjostacja francuska.

KURS INSPEKTORÓW LOTNICTWA I OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ.



W drugiej połowie stycznia r. b. w Warszawie nastąpiło otwarcie kursu inpektorów lotnictwa i obrony przeciwlotniczej. Na ilustracji widzimy przedstawicieli władz wojskowych, członków Zarządu Gł z prezesem Eberhardtem nu czele oraz p. wykładowców. Kurs potrwa do końca lutego.

JERZY LEWESTAM.

Jak odkryłem bajkę o powietrznej śmierci...

Były czasy, w których nianki straszyły dzieci Babą Jagą, okrutnym czarodziejem i nielitościwym szewcem. Dziś, pomimo znacznych udoskonaleń kosmetycznych Baba Jaga zbladła i stała się bezbarwną, okrutny czarodziej spotulniał jak baranek, ogłaszając swoje desinteresment w sprawach dziecięcych, a nielitościwy szewc nikogo do terminu nie przyjmuje, bo to jak wiadomo kryzys, no i wogóle...

Nianki współczesne wynalazły sobie jednak nowego straszaka. Jest nim lotnictwo.

* * *

Gdy pogoda dopisuje, lubią choć na chwilę oderwać się od pracy i miejskiego rozgardjaszu, przechadzając się po ogrodzie Botanicznym, lub Łazienkach. Jestem więc często mimowolnym świadkiem zatargów młodocianych, 4 lub 5-letnich obywateli ze swemi przezacnemi opiekunkami reprezentującemi ład i porządek społeczny.

— Antoś, przestań bawić się śniegiem, możesz się zaziębić!

Antoś nie zwraca najmniejszej uwagi na rozważne słowa bony i nawet naprzekór formom dobrego wychowania siada w wielkiej białej stercie.

— Tośku, wstań natychmiast!

Ta sama ignoracja głosu rozsądku.

— Antoś, czy słyszysz?

Chłopaczyna śmieje się impertynencko w twarz rozsierdzonej srodze opiekunce.

— Czy słyszysz? Wstań, bo oddam cię w lotniki.

Rumiana buzia poważnieje.

— I będzie tak jak z tym Francuzem wczoraj.

Przeciągłe „bu-u-u!" przerywa słowa piastunki. Antoś zrywa się i w te pędy, zalany łzami biegnie pod skrzydła bony. Zanosi się, zachłystuje formalnie płaczem.

Ktoś się oburza:

— Słyszane to rzeczy tak straszyć maleństwo.

— Ale czyż lotnictwo jest tak straszne? — wtrącam nieśmiało.

Niewiasta, do której słowa te niebacznie wyrzekłem, osóbka pięćdziesięcioletnia o rozbujałych nieco przerubensowionych kształtach, mierzy mnie miażdżącem, pogardliwem spojrzeniem.

— A gazet to pan szanowny nie czyta, co? — mówi, przeciągając z litewska.

— Czytam, ale cóż z tego?

— Dobre sobie. „Cóż z tego?" A uszy to pan szanowny masz?

— Mam.

— To posłuchaj serdeńku—zażywna jejmość promienieje.

Wytężam słuch, ale nie słyszę nic poza dalekim gwarem ulicy.

— Co woła ten chłopiec? — pomaga mi dama.

Widzę małego, zasmolonego gazeciarza.

— Straszna katastrofa lotnicza, wydanie wieczoroooo!.. Katastrooo... lotniii!!!...

— I to tak codziennie, proszę łaski pana. Nawet u nas jedna w kamienicy wyrzekała swemu staremu: „a bodajbyś w lotniki poszedł", to ci chłop babę sprał aż miło. Bo słychane to rzeczy, aby prawowitemu, jak Pan Bóg przykazał małżonkowi rychłej śmierci życzyć. Chłop miał rację i tyla. Ale to, żeby nieposłuszne dzieciaki lotnictwem straszyć, tego już serdeńku za wiele. Takie maleństwo to i nie powinno wiedzieć o tych przeklętych hareoplanach.

Jako człowiekowi, który ostatniemi czasy wiele czasu poświęcił propagandzie lotnictwa, zrobiło mi się, wyznam trochę głupio.

* * *

Od tego czasu, wychodząc na ulicę zawsze nadstawiałem ucha wołaniom gazeciarzy.

Nazajutrz znów była katastrofa lotnicza.

Trzeciego dnia zmieniono repertuar na krwawą rewolucję w Rosji Sowieckiej i na aresztowanie komunistów w Łodzi.

Czwartego dnia powróciło lotnictwo. Jakaś awionetka rozbiła się pod Wilanowem.

Porwała mnie pasja. Cóż to u djaska, latać u nas nie umieją, czy co? Kupiłem gazetę.

Pierwsza strona — nic! Druga — nic!! Trzecia, czwarta — nic!!! Gdzież u djabła jest owa katastrofa?

Wreszcie znalazłem. Czerniła się gdzieś na końcu, na samym koniuszku 4 strony. Tekst był mniej więcej następujący:

Awionetka X pilotowana przez p. Y z pasażerem p. Z (nazwisko jednego z mych kolegów po piórze) wskutek drobnego defektu silnika wylądowała pod Wilanowem. Po naprawieniu uszkodzenia lotnicy wystartowali w dalszą drogę. Koniec.

I o to tyle krzyku. Ale na miły Bóg, przecie nikt nie robi sensacji gdy starter taksówki Nr. 3413 zatnie się, lub w elektrowozie Nr. 17 zatrze się oś. A przecie taka „katastrofa" ma podobny charakter.

Podniecony powyższem odkryciem pojechałem do pewnej znajomej redakcji i poprosiłem o rocznik. Przejrzałem skrupulatnie wszystkie numera ostatniego miesiąca. Rezultat był wprost rewelacyjny. W każdym prawie numerze było choć parę słów o jakimś nieszczęśliwym wypadku powietrznym. Wystarczyło by świeca w jakimś Gipsy Moth'ie australijskiego sportowca zaoliwiła się, znakomicie zorganizowana służba prasowa P. T. redakcji donosiła o tem, a setki umorusanych gazeciarzy ryczało swoje sakramentalne „straszna katastrofa lotnicza". Przeczytałem ostatnio o paru przymusowych lądowaniach w Niemczech, Francji, Rumunji, Norwegji, jednym poważniejszym wypadku w Stanach Zjednoczonych i jednym lżejszym w Jugosławji, a sądząc z głosu gazeciarzy co drugi lotnik ginął śmiercią tragiczną.

* * *

Rozumiem i cenię sensację, ale sensację zdrową. Czy konieczne jest szperanie po nieszczęściach powietrznych całego świata i rozpisywanie się o tem jedynie po to, by mieć interesujący „szpunt" na gazeciarskiej szpalcie, lub po to może, aby wyćwiczone gardziołka roznosicieli, mogły wyrzucać z siebie krew w żyłach mrożące okrzyki.

Rozdmuchiwanie takich drobiazgów jest okropną robotą antylotniczą, doprowadzającą do wyżej opisanej przezemnie scenki straszenia dzieci — lotnictwem, nie mówiąc już o dorosłych, w których codzień wpajają psychozę strachu.

Wierzę, że niema tu złej woli, tylko niedopatrzenie. Ale niedopatrzenie fatalne.

Czas już zwrócić na to uwagę i przestać stwarzać katastrofy.

* * *

Wracając z redakcji usłyszałem znów o katastrofie lotniczej.

Ująłem za ramię przebiegającego obok mnie gazeciarza.

— Dlaczego tak niemiłosiernie krzyczysz o katastrofie, kiedy żadnej katastrofy nie było, chłopcze? — mówię jak umiem najspokojniej.

— Niech pan dyrektor się przekona za jedne 10 groszy.

— Nie zawracaj mi głowy, gazetę czytałem, masz tu złotówkę i odpowiadaj dlaczego ty i twoi koledzy z najdrobniejszej nawet wzmianki robicie zaraz katastrofę?

— Bo, bo panie hrabio (awansowałem w hierarchji społecznej dzięki złotówce w oczach chłopca) — publiczność się do tego już przyzwyczaiła i lepiej kupuje nieszczęścia.

* *

Jeśli chłopiec ma rację, to proponuję odzwyczaić publiczność od dramatów powietrznych. Chcemy czytać o triumfach, rekordach, wyczynach, nie o nieszczęściach i śmierci. A już nie możemy tolerować tworzenia lub rozdmuchiwania podobnych tragedyj.

I jeszcze jedno, jeśli ktoś już koniecznie szuka sensacji, czy nie lepiej szukać jej na wesoło? Wszak życie uczy jak publiczność lubi „happy end".

Pozbądźmy się nareszcie bajki o powietrznej śmierci, a znajdziemy może coś bardziej ciekawego. Wszak „uświadomionym" wiadomo, że lotnictwo jest już dziś jednym z najbezpieczniejszych nowoczesnych środków komunikacyjnych pod słońcem.



3

Hiszpanję mieli już za sobą. Przed nimi rozciągała się rozległa płachta morza, które ryczało tam w dole. Białe grzywy bałwanów przelewały się ciężko jedna przez drugą.

— Widzisz co się tam dzieje? Zwarjowała ta stara sadzawka — zawołał Winkowski.

— Aha, leć wysoko na tysiąc pięćset — odpowiedział Zaremba.

Po chwili stracili z oczu brzeg. Otoczyły ich teraz tylko niebo i morze, rozciągające się jak daleko sięgnąć wzrokiem.

Nad lądem mieli w powietrzu spokój, tu jednak, nad morzem, przepowiednia Zaremby zaczęła się sprawdzać.

Wiatr wziął ich odrazu w swoje obroty, rzucając małą, lekką maszyną na wszystkie strony. I nie wiadomo było właściwie skąd uderzy. Raz walił całym impetem w prawy bok, to znów czepiał się stateczników, aby w chwilę potem uderzyć podstępnie od spodu, w skrzydła i podbiwszy maszynę jak piłkę zdusić ją następnie w dół. Mimo to awionetka posuwała się ciągle naprzód, wytrwale zdobywając metr po metrze przestrzeni. Winkowski drobnemi, ledwo dostrzegalnemi ruchami sterów parował uderzenia wiatru, często uprzedzając zdradzieckie podmuchy.

Wreszcie wpadli w pas huraganu. Maszyna smagana porywistemi uderzeniami wiatru, kładła się na burty, balansowała we wszystkie strony, raz w prawo, to znów w lewo, w dół, w górę, znów w prawo...

Pod nimi o 1500 metrów kotłowało się morze.

Uderzenia wiatru stały się tak gwałtowne, że Winkowski zaniepokoił się nie na żarty.

— Djabli wiedzą czy maszyna wytrzyma — przemknęło mu przez mózg.

W tej chwili nadleciały nowe, zgęszczone masy powietrza, niesione huraganem. Uderzyły niespodziewanie z całej siły pod prawy płat i w stateczniki i rzuciły maszynę w ostry poślizg na skrzydło.

Ster wyślizgnął się z ręki pilota. R. W. D. pochyliła się maską wprzód, zarzuciła w bok ogonem i poszła w korkociąg.

Upłynęło parę dobrych sekund zanim Winkowski zdołał uchwycić zpowrotem drążek sterowy i, ująwszy go mocno w dłoni, wyprowadzić maszynę z zawrotnego leja korkociągu.

Stracili przez to przeszło tysiąc metrów wysokości. Trzeba było znów piąć się w górę, odzyskując zpowrotem pułap, a jednocześnie prowadzić nadal walkę z podstępnym wiatrem.

Wreszcie po pół godzinie uderzenia wichru osłabły. Ściemniało się już, gdy ujrzeli nareszcie szarą linję brzegów Francji.

Do Nimes przylecieli o godz. 7.55, na pięć minut przed zamknięciem kontroli. Zastali tam na lotnisku dwie maszyny niemieckie i jedną polską, pozostałe na noc wskutek chwilowych defektów motorów.

Rano wystartowali dalej. Przelecieli przez Lion i Lozannę i zatrzymali się ostatecznie na noc w Bernie, chociaż mogli lecieć dalej.

Skłoniły ich do tego z jednej strony przewidywania Zaremby, który obliczył, że następnego dnia powinni mieć od południa pomyślny wiatr, z drugiej znów strony wyrażona przez Winkowskiego chęć dokładnego przejrzenia silnika, który od Pau nie był zupełnie ruszany, poza normalnem przecieraniem świec.

Wieczorem dowiedzieli się z dzienników, że trzej Anglicy i dwaj Niemcy ukończyli już rajd przybywszy o 5-ej na lotnisko w Tempelhofie. Większość zawodników nocowała na lotskach polskich w Poznaniu i Warszawie.

Zgodnie z przewidywaniami Zaremby w południe następnego dnia zerwał się silny wiatr z zachodu i pchał ich całą drogę do Monachium. Z Monachjum dolecieli do Wiednia gdzie znów zanocowali.

— No jutro już będziemy spać w domu — zawołał Zaremba, kładąc się do łóżka w hotelu.

Rano Winkowski wstał z bólem głowy.

— Czuję się bardzo kiepsko — oświadczył przy śniadaniu. — W głowie mam szum i takie jakieś ciężkie nogi... Boję się, żeby mnie co nie złapało w drodze...

Zaremba zaniepokoił się nie na żarty.

— Jurek, może ty się odrazu położysz do łóżka? Zawołam doktora... mamy jeszcze pięć dni czasu. Może ci to do jutra przejdzie.

— Nie, co znowu — obruszył się Winkowski — lecimy.

Do Poznania trzymał się nieźle, ale już na lotnisku w Ławicy, gdy czekali na napełnienie zbiorników benzyną, zrobiło mu się słabo.

— Dreszcze mnie chwytają.

— Może zostaniemy w Poznaniu — zaproponował Zaremba.

— Nie, chcę dziś koniecznie być w Warszawie. Gdy znajdę się w domu odrazu mi przejdzie.

Zaremba nie sprzeciwiał się. Około piątej wystartowali i po półtoragodzinnym locie wylądowali w Warszawie.

Przyjęto ich owacyjnie. Winkowskiego wyniesiono na rękach z maszyny i wśród wiwatów zaniesiono do hangaru, gdzie zaciągnięto również Zarembę. Tam jakiś mały, gruby pan, czarno, dostojnie ubrany miał do nich mowę w imieniu ministerstwa komunikacji. Jedna z pań z Aeroklubu Akademickiego wręczyła im bukiet białych i pąsowych róż.

Winkowski ledwo trzymał się na nogach. Spojrzał błagalnie na głównego komisarza sportowego kpt. Smorgonia.

— Kazik, puśćcie mnie już do domu — szepnął błagalnie — zdaje się, że jestem chory.

Oficer wziął go pod ramię i przeprosiwszy cisnących się zewsząd gości, wyprowadził do samochodu.

— Niech Stasiek wpadnie do mnie wieczorem — zdołał jeszcze zawołać zanim auto ruszyło.

— Dobrze...

Zaremba przebrawszy się pojechał zaraz do przyjaciela. Winkowski leżał już w łóżku rozpalony z błyszczącemi niezdrowo oczami. Oddychał ciężko.

— Co mu jest? — zapytał Zaremba siostry przyjaciela.

— Nie wiem. 39 stopni gorączki...

— Trzeba posłać po doktora.

— Już posłałam.

Lekarz przyszedł późnym wieczorem. Zbadawszy chorego uspokoił rodzinę, że to nic groźnego. Dość silna gorączka na tle zatrucia jedzeniem, ale to niedługo przejdzie. Zapisał jakieś proszki i krople i zalecił przez cztery dni nie wstawać z łóżka.

— To drobiazg właściwie, ale nie można go lekceważyć, bo wywiązać się może jaka poważna choroba — oświadczył wychodząc — gdyby gorączka za dwa dni nie spadła, proszę mnie zawiadomić.

W Aeroklubie na wieść o chorobie Winkowskiego zapanowała konsternacja. Co robić?... Jeżeli pilot nie wyzdrowieje na czas maszyna odpadnie z konkursu, bowiem regulamin rajdu pozwalał tylko na zmianę pasażera.

Gdyby w rzeczywistości Winkowski nie mógł lecieć za trzy dni byłoby to dla Polski stratą niepowetowaną. Maszyna, która, jak dotychczas, miała najwięcej szans na zdobycie pierwszej nagrody, musiałaby być wycofana. Inne polskie awionetki, aczkolwiek miały doskonałe wyniki, to jednak nie mogły liczyć na zajęcie pierwszego miejsca. Wyprzedzały je maszyny niemieckie i angielskie.

Wyraźny pech.

Następnego dnia gorączka nie ustąpiła. Dopiero na trzeci dzień temperatura spadła i chory poczuł się lepiej. Probował wstać, ale był tak osłabiony, że zrobiwszy parę kroków po pokoju musiał usiąść.

Mimo to wezwał do siebie Zarembę.

— Przygotój na południe maszynę, lecimy do Berlina — oświadczył gdy go tylko ujrzał.

— Ani myślę. Chodzić nie możesz, a chcesz lecieć.

— Nie to nie, sam polecę. Jutro ostatni dzień, a i tak mi nawalili punktów karnych za dwie noce na jednem lotnisku. Zanocujemy w Królewcu, a jutro dociągniemy do Berlina. Wrazie czego przecież możesz zastąpić mnie w pilotowaniu.

Tłomaczenia nie zdały się na nic. Winkowski uparł się i żadna siła ludzka nie mogła zmusić go do zmiany postanowienia.

Po południu ubrał się, przyrządził sobie szklankę grogu i wypiwszy ją duszkiem pojechał na lotnisko.

Z trudem wsiadł do maszyny. Jeszcze w ostatniej chwili probowano go odwieść od tego zamiaru, ale machnął tylko ręką.

— Szkoda słów, już postanowione i nie da się zmienić. Zobaczcie lepiej czy Zaremba już skończył czytać swoje meldunki o wiatrach. Nie czekam dłużej niż pięć minut.

Reczywiście w pięć minut później wystartowali, żegnani owacyjnemi okrzykami tłumu.

Do samego Królewca lecieli bardzo nisko, w myśl wskazówek Zaremby, redukując przy pomocy wiatru czas przelotu do minimum.

Zaraz po wylądowaniu Winkowski pojechał do hotelu. Zaremba pozostał jeszcze na lotnisku.

Gdy przybył do hotelu zastał przyjaciela już w łóżku raczącego się herbatą z rumem

Winkowski czuł się bardzo osłabiony. Mimo to zerwał się rano przed szóstą i zaczął budzić Zarembę. W pół godziny byli gotowi i pojechali na lotnisko.

Wystartowali punktualnie o godzinie siódmej i po 45 minutach lotu lądowali już w Langfuhrze.

Od Berlina dzieliło ich jeszcze 410 kilometrów, na przebycie których pozostawało cztery godziny. Punktualnie o godzinie 12 w południe upływał ostateczny termin przybywania maszyn.

Po przylocie do Gdańska zażądali benzyny. Tymczasem, jak na złość, na całem lotnisku było wszystkiego dwie blaszanki.

— Dziś zabrał resztę samolot pasażerski, odlatujący o 6 rano — oświadczył im komisarz techniczny — nie spodziewaliśmy się, że panowie przylecą jeszcze. Musimy posłać do miasta.

— To posyłajcie zaraz, nie mamy czasu czekać.

— Za chwilę, tylko wróci samochód posłany z pasażerami.

Winkowski był wściekły. Samochód przyszedł dopiero o godzinie wpół do dziewiątej. Szofer usłyszawszy polecenie zawrócił i odjechał do Gdańska.

Po pół godzinie Winkowski zaniepokoił się poważnie. Marnowali tyle czasu, mieli jeszcze 3 godziny, a szofera ani widać. Już dawno powinien być.

Przyjechał wreszcie tłomacząc się, że zaraz za miastem pękła mu kiszka i musiał zakładać nowe koło.

— Żebyś tak zdrów był, jak to prawda — mruknął pilot.

Nalali benzyny i Winkowski zapuścił motor. Podciągnęli samolot do startu. Zaremba podłożył książkę kontrolną pod zegar i wybił stempel. Po raz ostatni. Poczem biegiem dopadł awionetki. Przy wsiadaniu wyrżnął ręką w bok kabiny i stłukł zegarek.

— Gotów — krzyknął Winkowskiemu, zapinając pasy.

Po chwili byli już w powietrzu. Pod nimi malały hangary i stacja kolejowa, z dali wyłaniała się połyskująca stalowo, sfałdowana tafla morza.

Wzięli odrazu kurs na południo-zachód. Pogodę mieli doskonałą, słaby wiaterek wiał od morza w kierunku ich lotu.

Lot odbywał się zupełnie spokojnie.

Koło Arnswaldu Zaremba spojrzał mimowoli na zegar wbudowany w samolot i znieruchomiał. Wskazówki pokazywały kwadrans po jedenastej. Rzucił okiem na mapę — od Berlina dzieliło ich jeszcze 140 kilometrów. Chcąc zdążyć musieli lecieć z szybkością 200 kilometrów na godzinę.

Nie wydało mu się to prawdopodobne.

— Jerzy, która godzina u ciebie — zapytał pilota.

— Kwadrans na dwunastą.

— Dawaj gazu, mamy jeszcze odwalić 140 kilometrów.

— Ile? — zaniepokoił się Winkowski.

— Sto czterdzieści...

— Nie zdążymy...

— Probuj... I tak nie mamy nic do stracenia.

Zaremba z niepokojem śledził teraz wskazówki zegara, odkreślając na mapie przebyte kilometry.

Mijali wioski i miasteczka, rozrzucone pod nimi, fabryki i dworce kolejowe, z każdym obrotem śmigła zbliżając się do celu.

Tymczasem czas upływał szybko. Wskazówki nieubłaganie posuwały się naprzód, coraz bliżej godziny dwunastej.

Winkowski dobywał resztek sił z maszyny. Motor pluł czarnym dymem spalin, warcząc złowrogo. Lada chwila mógł się zatrzeć i stanąć.

Wreszcie gdy na horyzoncie ukazał się w dali Berlin rozlany na tle zielonych pól szarą linją, wskazówki na zegarze zeszły się.

— Przegraliśmy — zawołał z rozpaczą w głosie Winkowski — tyle wysiłków na nic...

— To się nazywa pech — odpowiedział Zaremba.

Po paru minutach byli nad Tempelhofem. Cóż z tego kiedy przybyli za późno. Wspaniałe wyniki ich rajdu pójdą na marne, nie będą nawet klasyfikowani.

Lądowali wśród ogłuszających okrzyków i braw zebranej na lotnisku publiczności. Orkiestra przy loży kierownictwa zawodów grała hymn polski.

Gdy wysiadali zrezygnowani z maszyny podbiegł do nich uśmiechnięty słodko prezes komisji sportowej baron Hauf.

— Winszuję, winszuję — wołał ściskając ich kordjalnie za ręce — panowie zdołali najlepiej dokonać rajdu. Zrobiliśmy już prowizoryczne obliczenia na podstawie meldunków telefonicznych z punktów kontrolnych...

Winkowski i Zaremba patrzyli na niego nic nie rozumiejąc.

W tej chwili rozległ się głuchy huk strzału i w niebo śmignęła czerwona rakieta.

— Co to jest?... — zapytał Zaremba.

— Sygnał zamknięcia konkursu — odpowiedzał baron Hauf.

— A która teraz godzina?

— Punkt dwunasta..

Lotnicy spojrzeli na siebie wymownie, a potem Zaremba odwrócił się bez słowa i zajrzał do kabiny.

Na zegarku było dziesięć po dwunastej.

— Nie rozumiem zupełnie dlaczego oba nasze zegary się śpieszyły — mówił potem do Winkowskiego. — Tamten w maszynie, no dobrze, dawno nie był regulowany, ale jakim sposobem i twój źle chodził?...

— Zupełnie zwyczajnie — odparł tamten popijając herbatę — nastawiłem swój zegarek według tego z maszyny, bo go zapomniałem nakręcić w Królewcu i zatrzymał się.

Koniec.



Janusz Meissner — „Licznik z czerwoną strzałką" (nowele lotnicze). Książnica Atlas; Lwów — Warszawa, 1931 r.

Ile razy zabieram się do pisania recenzji z książek por-pil. Janusza Meissnera, jestem zawsze trochę zażenowany. Bo czyż wreszcie Czytelnicy nie mogą mnie posądzić o brak krytycyzmu, jeżeli ustawicznie kogoś chwalę? A jednak trudno postąpić inaczej.

Świeżo wydany zbiorek nowel Janusza Meissnera może zilustrować nam całokształt twórczości tego jedynego w swoim rodzaju pisarza lotniczego. Obok specyficznej serji t. zw. „niesamowitych" nowel: Przesyłka z Khartumu, L'oiseau blanc, Dziwny pasażer, Licznik z czerwoną strzałką, widzimy miłe, rasowo lotnicze nowele jak: Blagier, Nieznany Bohater, Polnisches Flugwetter, Ostatni lot, As, i inne.

Jedną jedyną rzecz mam jednak do zarzucenia por. Meissnerowi. Jest on zdeklarowanym wrogiem happy end'u. Nowele przeważnie kończą się źle, lub zgoła tragicznie. Jeśli lotnik na swej drodze napotka taki „licznik z czerwoną strzałą", lub „dziwnego pasażera", to niezawodnie skręci sobie kark, jest już zgóry skazany i wogóle niema dla niego żadnego ratunku. Czytelnik od początku nie ma co do tego żadnych złudzeń i wie o tem zgóry. Trudno, fatum.

Dwie nowele wyróżniają się wybitnie z tego ciekawego zbiorku: „As" i „Czwarta koperta".

As pokazuje nam starego lotnika t. zw. „starszego pana", niedawnego asa, który obawia się, że jest już człowiekiem przelatanym. Doskonale uchwycony moment psychologiczny i o dziwo, szczęśliwe zakończenie. Stary as triumfuje. W noweli tej autor kojarzy w sobie lotnika-psychologa i artystę. Doskonała.

„Czwarta koperta" pisana w zupełnie odmiennym nastroju, zwięzłością i żywością akcji może posłużyć za wzór noweli lotniczej.

Niepodobna pominąć milczeniem meissnerowskich opisów. Te wszystkie loty, starty, lądowania stanowią prawdziwą poezję przestworzy.

Meissner tworzy w chwili obecnej fundament przyszłej literatury lotniczej. Należy pamiętać, że pierwsze kroki są zawsze najtrudniejsze. Człowiek interesujący się tem co nowe, nie może nie czytać Meissnera. Polecamy go gorąco.

J. L.

HUMOR.

Na prawo: Najpopularniejsze loty szybowcowe w okresie plajt i protestowanych weksli.



Dzisiaj nie będzie startu — powiedziałem jej, że myszy są w kabinie!



Redaktor: *Jerzy Witkowski.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa", Moniuszki 11.

AEROKLUB
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ



BIULETYN

L. dz. 104 *15. II. — 1. III. 1931 r.* *Nr. 4 (40)*

Rekordy międzynarodowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy lotnicze:

KLASA C (samoloty silnikowe)

Rekord szybkości na 1000 km. (Francja)
Marcel Doret, na samolocie Devoitine typ 26, nr. 7 z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM.
Villesauvage — La Marmogne, 30. XI. 1930 r. . . 286 km. 227 m.

Samoloty lekkie
II kategorja
(dwumiejscowe o ciężarze wł. 280 kg.)

Rekord szybkości na 100 km. (Francja)
26. XII. 1930 r. . . . . 150 km/godz.
Rekord długotrwałości w obwodzie zamkniętym (Francja)
27. XII. 1930 r. . . . . 7 godz. 34 min. 41 sek.
Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja)
27. XII. 1930 r. . . . . 1.000 km.
Trzy powyższe rekordy ustanowili: Reginensi i De Viscaya, na samolocie Farman 230 z silnikiem Salmson 40 KM. Villesauvage — La Marmogne.

KLASA C-bis (wodnopłatowce)
Wodnopłatowce lekkie
IV kategorja
(jednomiejscowe o ciężarze własnym 250 kg.)

Rekord wysokości (Francja)
Vercruysse, na Mauboussin - Peyret z silnikiem A. B. C. Scorpion 34 KM.
Argenteuil 10. XII. 1930 r. . . . . . . 3.461 m.
Rekord szybkości na 100 km. (Francja)
22. XII. 1930 r. . . . . 122 km. 783 m.
Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja)
24. XII. 1930 r. . . . . 550 km.
Dwa powyższe rekordy ustanowił Vercruysse na Mauboussin Peyret z silnikiem A. B. C. Scorpion 34 KM. Chatou — Epinay.

WARSZAWA
KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11. TEL. 3-70.
KONTO CZEKOWE P.K.O. WARSZAWA 16269.
ADRES TELEGR.: „AEROKLUB WARSZAWA"

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny.



LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 38.

ZMIANY W STATUCIE L. O. P. P.

(Nowe brzmienie zarejestr. w Komis. Rządu m. st. Warszawy 13. XII. 1930 r. pod № 1273.)

Dawne brzmienie.	Obecne brzmienie.
Art. 1, § 2.	Art. 1, § 2.
Stowarzyszenie rozciąga swą działalność na całą Rzeczpospolitą Polską z zachowaniem dzielnicowych praw i przepisów o stowarzyszeniach.	Stowarzyszenie rozciąga swą działalność na całą Rzeczpospolitą Polską z zachowaniem miejscowych praw i przepisów o stowarzyszeniach.
Art. 5, § 6.	Art. 5, § 6.
Członkami popierającymi są osoby, które płacą na stowarzyszenie gr. 10 miesięcznie i są zwolnione od wpisowego. Członkami popierającymi mogą być: młodzież szkół powszechnych, średnich i zawodowych oraz osoby, których zarobek dzienny nie przekracza 3 zł. Członkowie popierający nie posiadają praw członków rzeczywistych.	Członkami popierającymi są osoby, które płacą na stowarzyszenie gr. 10 miesięcznie i są zwolnione od wpisowego. Członkami popierającymi mogą być: młodzież szkół powszechnych, średnich, wyższych i zawodowych oraz osoby, których zarobek dzienny nie przekracza 3 zł. Członkowie popierający nie posiadają praw członków rzeczywistych.
Art. 23, § 5.	Art. 23, § 5.
Posiedzenia Zarządu odbywają się w zasadzie raz na miesiąc, jednakże, prezes, a w jego nieobecności vice-prezes ma prawo zwołać posiedzenie Zarządu w każdym czasie. Z wyjątkiem wypadków, przewidzianych § 10 niniejszego artykułu, posiedzenia Zarządu są prawomocne przy obecności conajmniej połowy członków Zarządu z wyboru. Uchwały Zarządu są protokułowane. Protokuł posiedzenia podpisuje przewodniczący oraz sekretarz posiedzenia.	Posiedzenia Zarządu odbywają się w zasadzie raz na miesiąc, jednakże prezes ma prawo zwołać posiedzenie Zarządu w każdym czasie. Zebrania Zarządów zwoływane są w dwóch terminach z różnicą w czasie pół godziny. Z wyjątkiem wypadków, przewidzianych § 10 niniejszego artykułu, zebrania Zarządów prawomocne są przy obecności conajmniej połowy członków z wyboru, a w drugim zaś terminie przy obecności conajmniej $^1/_3$ części. Uchwały Zarządu są protokułowane. Protokuł posiedzenia podpisuje przewodniczący oraz sekretarz posiedzenia.
Art. 28, § 6.	Art. 28, § 6.
Zebrania Rady Głównej są prawomocne przy obecności zwykłej większości członków z wyboru.	Zebrania Rady Głównej zwoływane są w dwóch terminach, z różnicą w czasie $^1/_2$ godziny. Zebrania Rady Głównej, prawomocne są przy obecności zwykłej większości członków z wyboru, w drugim zaś terminie przynajmniej $^1/_3$ części.
Art. 29, § 2.	Art. 29, § 2.
Członków Komisji Rewizyjnej i ich zastępców wybierają właściwe Ogólne Zgromadzenia.	Członków Komisji Rewizyjnej i ich zastępców wybierają właściwe Ogólne Zgromadzenia na przeciąg jednego roku.

ZARZĄD GŁÓWNY

Zakończenie kursu instr. O. P. G. W dniu 6-m b. m. odbyło się w Warszawie w sali reprezentacyjnej Zawodowego Związku Kolejarzy R. P. uroczyste zakończenie kursu instruktorskiego O.P.G. I klasy Śląskiego Kom. Woj. L. O. P. P.

W uroczystości wzięli udział P.P..gen. Kwaśniewski zastępca Szefa Sztabu Gł., Dr. Martynowicz v. prez. Zarz. Gł. L. O. P. P., radca Kalicki, inż. Berger. Dyr. Zagórowski, delegat Śląsk. Kom. Woj. L. O. P. P., mjr. dypl. Kwieciński z oddz. III Sztabu Gł., kpt. Misiński gł. insp. O. P. G. oraz grono wykładowców.

Pierwszy przemówił Dr. Martynowicz, który podziękował w serdecznych słowach insp. gł. p. Misińskiemu za wzorową organizację kursu, P.P. wykładowcom za pełną poświęcenia pracę oraz absolwentom za wyniki osiągnięte na kursie.

Następnie zabrał głos gen. Kwaśniewski podnosząc doniosłe znaczenie współpracy L. O. P. P. z wojskiem w tak ważnej dziedzinie jaką jest O. P. G w szczególności na terenie G. Śląska.

W odpowiedzi na powyższe przemówił dyr. Zagórowski, wyrażając podziękowanie Zarz. Gł. za utworzenie kursu i stworzenie słuchaczom dogodnych warunków pracy.

W końcu przemawiali starosta kursu p. Puntus oraz p. Leśniak.

Po rozdaniu przez dra Martynowicza dyplomów i znaczków instr. odbyła się wspólna fotografja.

Lot na wystawie. Rada Główna Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w dniu 10 listopada 1930 r. przyznała Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej **List Pochwalny**, nadsyłając podziękowanie za ofiarną i owocną współpracę, oraz za pomoc okazaną Zarządowi Wystawy.

„Chwilki Lotnicze" w marcu 1931 r. od godz. 15.35 do 15.50. 3.III Djalog lotniczy — red Kawecki; 10.III Mój pierwszy rekord lotniczy—M. Morsztynkiewiczówa; 17.III Lotnictwo a prasa — Lewestam; 24.III Kobieta w sporcie lotniczym — mjr. Kwieciński; 31.III Polski lot dookoła Afryki — kpt. Kretowicz.

Egzamin na członków załogi. Zarz. Główny L.O.P.P. podaje do wiadomości okólnik M. K.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że w drugiej połowie marca b. r. odbędą się egzaminy na członków załogi statków powietrznych, zarówno dla nowych kandydatów, jak i dla osób, które w poprzednich terminach egzaminów nie zdały.

Jako ostateczny termin składania podań nowych oraz zgłoszenia do egzaminów osób, które podania już złożyły, wyznacza się dzień 21 lutego b. r.

Osoby nadsyłające podania, lub zgłaszające się po tym terminie, nie będą dopuszczone do egzaminów.

Do podań nowych winny być dołączone następujące dokumenty:

1) Metryka urodzenia (uwierzytelniony odpis).
2) Poświadczenie obywatelstwa.
3) Świadectwo moralności (dla studentów—poświadczenie wyższej uczelni).
4) Dowód ukończenia szkoły lotniczej.
5) Poświadczony wykaz lotów.
6) Życiorys (własnoręcznie napisany).
7) Rysopis w/g dowodu osobistego — (poświadczony).
8) 4 fotografje (głowa en face) odkryta; (wymiar głowy 18 mm).
9) Opłata stemplowa 8 zł. (znaczki niekasowane).

Podania nieopłacone lub bez załączników (wszystkich) nie będą rozpatrywane; dotyczy to również podań już złożonych, do których załączniki muszą być uzupełnione do 21 lutego b. r.

Formularze podań wydaje Klubom Lotniczym i poszczególnym osobom Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji ul. Wiejska 3 m. 3, gdzie też należy nadsyłać podania o dopuszczenie do egzaminu.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOMITET WOJ. KRAKOWSKI.

Program prac Woj. Kom. L. O. P. P. w Krakowie na r. 1931. Program prac na rok 1931 opieramy na programie, przyjętym przez Ogólne Zgromadzenie programowo budżetowe L. O. P. P. w Warszawie dnia 21 października 1930 r.

I. Organizacja. Wykazujemy wprawdzie poza Komitetem Wojewódzkim Kolejowym 17.000 członków, cyfrę dosyć pokaźną, jednak na Województwo Krakowskie za małą. Z tej cyfry zaledwie połowa członków płaci regularnie wkładki, a reszta figuruje tylko na papierze. Jest to objaw, wykazujący jak małą wagę przywiązujemy do regularnego inkasowania wkładek przez Koła i Komitety Powiatowe, a tem samem do możności zrealizowania naszych wzniosłych zadań i spełnienia obowiązków, przyjętych w rozbudowie potęgi floty powietrznej i obrony przeciwgazowej Państwa. Stan ten musimy zmienić i ściąganie wkładek zorganizować i na właściwe wprowadzić tory. Wprowadzenie inkasentów za 10%-em wynagrodzeniem i pilnowanie inkasentów przez skarbników oraz lustracja kół musi dać pożądane wyniki.

Utrzymanie osiągniętego już cyfrowego stanu Kół L. O. P. P. oraz cyfry członków jest zasadniczym obowiązkiem p. p. Prezesów Komitetów Powiatowych, dochód bowiem z wkładek członkowskich jest podstawą istnienia L. O. P. P., a dla dalszego rozwoju koniecznem jest stałe zjednywanie nowych członków i zakładanie nowych placówek L. O. P. P.

II Propaganda. Propaganda winna być zastosowana do warunków miejscowych. Propaganda ogólna, bez różnicy środowisk, winna być skierowaną na krzewienie wśród młodzieży i na wsi wiadomości o lotnictwie, obronie przeciwgazowej, organizowaniu kursów, pokazów, odczytów, imprez, wyświetlaniu filmów i t. p. Podstawą tej propagandy są tablice i bibljoteczki, które w r. 1931 będą bezpłatnie dostarczone wszystkim szkołom.

Propagandę samolotową będzie Komitet Wojewódzki wykonywał na własnych awionetkach, przy udziale Aeroklubu Akademickiego w Krakowie i wojska, przez urządzanie lotów propagandowych, oraz pokazowych i pasażerskich na terenach już przysposobionych.

Modelarstwo lotnicze powinno być wprowadzone w każdej szkole, przyczem konieczne jest zacieśnienie bliższych stosunków Komit. Powiatowych i Miejskich z władzami szkolnemi.

Zarząd Główny w r. 1931 prowadzić będzie roczne kursy wyższe modelarstwa lotniczego w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych, temsamem uzyska większą liczbę wykwalifikowanych instruktorów modelarskich. Na centralnych kursach oraz na kursach, które w r. bieżącym prowadzić będziemy na terenie Województwa Krakowskiego a mianowicie: na kursach O. P. G., lotniczych, O. P. L. i modelarstwa, w dalszym ciągu zapoznawać będziemy słuchaczy z propagandą L. O. P. P. i szkolenia. Oprócz tego wysyłać będziemy absolwentów kursu na dalsze szkolenia praktyczne do ośrodków centralnych,

III. W dziale lotniczym zadania L. O. P. P. polegają na bezpośredniem i pośredniem przygotowaniu ludności cywilnej do obrony powietrznej. Do pierwszej grupy bezpośredniego przygotowania do obrony powietrznej należy rozbudowa lotnisk, lądowisk, oraz obrona przeciwlotnicza. Wzgląd na sprawność działania naszego lotnictwa stawia rozbudowę lotnisk na jednem z naczelnych miejsc wśród naszych zadań, ponadto rozbudowa lotnisk umożliwia rozwój komunikacji powietrznej i sportu lotniczego. „Bez lądowisk niema lotnictwa".

W myśl tej dewizy będzie Komitet Wojewódzki kontynuował rozpoczęte prace przez Komisję Porozumiewawczą Komitetów Wojewódzkich: Śląskiego, Kieleckiego i Krakowskiego, realizując w miarę możności budowę lądowisk na wyszukanych już i fachowo zaopinjowanych terenach.

Urządzone już częściowo lądowiska w Nowym Targu, Mielcu i Chrzanowie będą dalej inwestowane. W programie znajdują się lądowiska w Nowym Sączu, Dębicy, oraz polecone przez Zarząd Główny L. O. P. P. i Państwowe Władze Lotnicze — lądowisko w Białej — Bielsku po porozumieniu się z Wojewódzkim Komitetem L. O. P. P. w Katowicach i Wojewódzkim Komitetem Kolejowym w Krakowie.

Do celu bezpośredniej obrony ludności przed atakami lotniczemi służy akcja O. P. L., dla której utworzony zostanie w r. 1931 Inspektorat lotniczy. Akcja ta jest dopiero w zaczątku. Wyszkolenie dostatecznej ilości instruktorów oraz organizacja sieci posterunków obserwacyjno-meldunkowych będzie przeprowadzona zgodnie z zarządzeniami Zarządu Głównego, jako pierwszy etap tej doniosłej akcji.

Do grupy drugiej pośredniego przygotowania ludności do obrony powietrznej należą: popieranie twórczości lotniczej i wyszkolenie personelu fachowego. Rozwój sportu lotniczego, jako bardzo ważnego czynnika w lotnictwie, oraz zwiększenie kadr pilotów i mechaników jest niezwykle ważne. Celowi temu służyć będą organizowane konkursy i rajdy łącznie z Aeroklubem Akademickim w Krakowie, mające dla Ligi również cel propagandowy. Ze względu na to, że sport lotniczy przeszedł już swój początkowy okres i awionetki krajowe, używane na ten cel nie ustępują w niczem zagranicy, spodziewać się należy, że odpowiednie czynniki państwowe i samorządowe, oraz Polski Związek Turystyczny w Krakowie poprą działalność Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Krakowie, przyczynią się do rozwoju lotnictwa turystycznego na terenie województwa krakowskiego i sąsiednich, mających pierwszorzędne znaczenie dla propagandy zagranicą Krakowa, naszych Tatr i Zdrojów Podgórskich.

IV. Obrona przeciwgazowa. W roku 1931 niezależnie od akcji prowadzonej przez nasze Władze Centralne w celu rozwiązania całego splotu innych zadań, warunkujących przygotowanie kraju do O. P. G., wykonać mamy bezwzględnie w r. 1931 na terenach Komitetów Powiatowych:

1) Dalsze intensywne rozszerzanie akcji propagandowej i organizacyjnej wogóle, a w szkolnictwie specjalnie tak, aby w roku tym w każdej szkole powszechnej, średniej czy zawodowej jedną klasę tej szkoły zorganizować w Koło szkolne L. O. P. P.

2) Uzupełnienie i udoskonalenie sieci instruktorskiej O. P. G. przez zorganizowanie odpowiednich kursów instruktorskich.

Uzupełnienie sprzętu O. P. G., tak pokazowego, względnie ćwiczebnego, jako też i bojowego do wystarczającej ilości.

4) Organizację drużyn O. P. G. w ośrodkach społecznych, objętych już akcją O. P. G., a przez dobranie odpowiednich ludzi i prowadzenie ćwiczeń, doprowadzenie drużyn do maximum ich sprawności.

Celem stałego utrzymania ich na wysokim poziomie sprawności, urządzać się będzie wojewódzkie konkursy drużyn O. P. G.

KOMITET WOJ. ŚLĄSKI.

Otwarcie Kursu P. W. Lotniczego. W niedzielę dnia 25 b. m. odbyło się w sali konferencyjnej Dyrekcji Kolejowej w Katowicach uroczyste otwarcie Kursu P. W. Lotniczego, zorganizowanego przez Śląski Klub Lotniczy, Kolejową Lotniczą Kadrę Sportową i Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. Uroczystość tę zaszczycili swą obecnością przedstawiciele władz, wojska, przemysłu, policji i prasy.

Obecni byli gen. dr. Zając i szereg wyższych oficerów garnizonu katowickiego i królewsko-huckiego, dowódca II pułku lotn. w Krakowie p. major pil. Karaś, major pil. Romanowski, kpt. pil. Wojtyga oraz wszyscy oficerowie wykładowcy, naczelny dyr. Ciszewski z Wełnowca, insp. policji Starzyk, oraz zarządy śląskiej organizacji lotniczej, z inż. Niebieszczańskim, inż. Przybylskim, dr. Banaszkiewiczem, prezydentem Spaltensteinem, dyr. Zagórowskim i dyr. Paczkowskim na czele.

POLECAMY:

Polska; Co zwiedzić? Gdzie wyjechać na urlop? dowiesz się czytając „PRZEGLĄD TURYSTYCZNY i UZDROWISKOWY". Red. i Adm. Warszawa — Al. Jerozolimskie 43.

Polecamy! Wydawnictwa Lotnicze Zagraniczne Polecamy!

Belgja: „La Conquête de l'Air" — Miesięcznik ilustrowany. Jedyne czasopismo lotnicze wychodzące w Belgji. Prenumerata zagranic. rocznie 50 Fr. belg. BRUXELLES — 16. Rue Thérésienne.

Czechosłowacja: „Letectvi" — Miesięcznik czeski ilustrowany, — Organ oficj. lotn. Czechosłowacji. Prenumerata zagr. rocznie 60.— koron. PRAHA XII, Fochowa 8.

„Le mois Aéronautique Tschécoslovaque" — dodatek do mies. „Letectvi", redagowany po francusku. Prenum. roczna 30.— Koron.

Francja: „L'Avion" — Miesięcznik ilustrowany. — Organ Związku Pilotów Cywilnych Francji PARIS IX 51, Rue de Clichy. Prenumerata dla członków zagr. 50.— Frs.

„Le Document Aéronautique" — Miesięcznik ilustrowany, źródłowo informujący o sprawach lotniczych. Prenumerata zagr. rocznie 40.— Frs., PARIS IV, 40, Quai des Célestins.

Italja: „Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany, — Organ Pilotów i Konstruktorów Włoskich. Prenumerata zagr. rocznie 100 Lir. MILANO, Via Gesu 6.

„Notiziario Tecnico di Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Wydawnictwo Minist. Lotnictwa. Prenumerata zagr. rocznie 150.— Lir. A. ROMA, Via Agostino Depretis 45.

„Risista Aeronautica" — Miesięcznik ilustrowany. — Wydawnictwo Min. Lotnictwa. Prenumerata zagr. rocznie 150.— Lir. A. ROMA, Via Agostino Depretis, 45.

„Rassegna Marittima Aeronautica Illustrata" — Miesięcznik pod red. T. Grutter. Prenumerata zagr. rocznie 80 Lir. ROMA, Via Ulisse Seni 5.

Wydawnictwa, które każdy obywatel znać powinien

Do nabycia w składnicy Zarządu Głównego L.O.P.P. Długa 50, tel. 602-04.

		Cena
1.	Maska Przeciwgazowa używana w Polsce — kpt. Andrzejewski	0.40
2.	Pieniędzy dla twórczości lotniczej — inż. Z. Arnd	0,40
3.	Propaganda (Jej metody i znaczenia) Wł. Baliński	6.00
4.	Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. Dr. Dekański	4,50
5.	Fotografja i aerofotografja — kpt. A. Gosiewski	16,—
6.	Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych — kpt. T. Kalusiński	2,—
7.	Uszkodzenie oczu przez gazy bojowe — płk. Karnicki	1,80
8.	Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec	4,—
9.	Katalog przezroczy z dziedziny lotnictwa (opisowo-odczytowy)	1,50
10.	„ „ „ „ gazoznawstwa „ „	1,50
11.	Iperyt. — prof. Wł. Lindeman	15,—
12.	Walka chemiczna w przyrodzie — prof. Wł. Lindeman	1,—
13.	Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman	1,80
14.	Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. Wł. Lindeman	13,—
15.	Technika walki chemicznej — mjr. Br. Sypniewski	12,—
16.	O lataniu dla przyjemności, czyli o sporcie lotniczym (Pogadanka dla młod.)—Wł. Umiński	0,35
17.	Samolot na usługach człowieka — Wł. Umiński	0,35
18.	Rozrywki z dziedziny lotnictwa — Wł. Umiński	0,35
19.	Wskazówki dla instruktorów modelarstwa lotniczego — W. Woyna	0,20
20.	Wojna chemiczna na lądzie i morzu, (w opr. skór.) — Vedder i Walton	15,50
21.	Co to są gazy bojowe? — por. M. Ziembiński	0,40

Uwaga:

Zarząd Główny L. O. P. P. zastrzega sobie prawo zmiany powyższych cen.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „L O T”



Rozkład lotów

Ważny do 15.III 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL.

Godzina od 1.IX do 15.X.1930		Godzina od 16.X.30 do 15.III.1931		KIERUNEK			Godzina od 16.X.30 do 15.III.1931		Godzina od 1.IX do 15.X.1930	
	12.50		12.50	o.	Warszawa	p.	11.10		11.10	
	15.00		15.00	p.	Poznań	o.	9.00		9.00	
	13.15		13.15	o.	Warszawa	p.	11.00		11.00	
	15.18		15.15	p.	Bydgoszcz	o.	9.00		9.00	
	8.30		8.30	o.	Warszawa	p.	14.45		14.45	
	10.30		10.30	p.	Katowice	o.	12.45		12.45	
	6.30		12.00	o.	Warszawa	p.	12.00		16.30	
	9.00		14.30	p.	Lwów	o.	9.30		14.00	
	12.30		12.30	o.	Warszawa	p.	11.30		11.30	
	15.00		15.00	p.	Gdańsk	o.	9.00		9.00	
10.50	12.30	10.50	12.30	p.	Katowice	p.	10.45	12.20	10 45	12.20
11.35	13.15	11.35	13.15	o.	Kraków	o.	10.00	11.35	10.00	11.35
*	**	*	**				**	*	**	*
11.15	11.15	11.15	11.15	o.	Katowice	p.	12.00	12.00	12.00	12.00
—	12.52	—	12.55	p.	Brno	o.	10.20	—	10.20	—
—	13.15	—	13.15	o.	Brno	p.	10.00	—	10.00	—
13.45	14.15	13.45	14.15	p.	Wiedeń	o.	9.00	9.30	9.00	9.30
*		*						**		**
9.40		8.00		o.	Lwów	p.		14.30		13.30
14.00		12.30		p.	Galati	o.		10.00		9.10
14.20		13.00		o.	Galati	p.		9.30		8.50
15.40		14.30		p.	Bucuresti	o.		8.00		7.30

Objaśnienie znaków:

* **samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki**

** „ „ „ **we wtorki, czwartki, soboty**

o. **odlot**

p. **przylot**

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa”. Warszawa, Moniuszki 11.